S
26
.62/6
1917

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DOCUMENTS OFFICIELS
NOV 1990
GOVERNMENT PUBLICATIONS
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

VOLUME 6

SEPTIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1917

DIEU ET MON DROIT

R

VOLUME LII.

DOCUMENTS OFFICIELS
MAY 1990
GOVERNMENT PUBLICATIONS

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SEPTIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1917.

A

Acadia Coal Co., *re* conseil de conciliation aux employés de, 1916.. 102
Affaires extérieures, rapport du Secrétaire d'Etat pour l'exercice 1917.. .. 33
"Agricole, loi concernant l'instruction —" rapport sur.. .. .. 15*c*
Agriculture, dépenses totales pour l'— par l'Etat pour chaque année, depuis 1904-5 jusqu'à 1916-17, etc. 222
Agriculture, nombre d'employés depuis 1911 jusqu'à 1917 au ministère de l'—. 138*g*
Allemande, nombre de personnes de nationalité — à l'emploi des départements du service, etc. 176
Américains, nombre dans les régiments canadiens depuis 1914.. .. .. 143*a*
Annonce des produits du Canada au moyen d'échantillons en France. 205*a*
Arbitrage, conseils d'— demandes adressées au ministère du Travail par les ouvriers de la Nouvelle-Ecosse.. 148
Armstrong, S. A., nomination de— au poste de directeur de la Commission des hôpitaux militaires.. 115
Auditeur général, rapport de l'— vols. I, II, III et IV, 1916.. 1
Archives de guerre du Canada, Bureau canadien des — rapport *re* — depuis la date de son établissement jusqu'à janvier 1917.. 61
Archives de guerre, Londres, Angleterre, rapport du Bureau canadien des — jusqu'à 1917.. 61
Armée canadienne, rapport sur le Service de santé de l'—, général Baptie.. .. 90*a*

A

Armée canadienne, rapport sur le Service de santé de l'—, colonel Bruce.. 90
Armée expéditionnaire canadienne, nombre d'officiers et soldats déclarés impropres au service, etc. 261
Armée d'outre-mer, *re* nombre de postulants renvoyés comme physiquement impropres, etc. 143
Armée d'outre-mer, nombre d'hommes enrôlés pour l'—, nombre de ceux renvoyés„ et o 143*a*
Arrêtés en conseil, copies d' :—
Re nomination d'un sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux Affaires étrangères.. 41
Re nomination d'un secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense.. 41
Re nomination d'un ministre des forces militaires du Canada dans le Royaume-Uni.. 41
Concernant la farine de blé, la semoule importée au Canada en franchise.. 106
Association des manufacturiers canadiens, correspondance avec — *re* approvisionnements pour le front.. 159
Assurances, rapport du surintendant des —, exercice 1916.. 8
Assurances, sommaire des rapports des compagnies d'—, exercice 1916.. 9
Attaques à coups de pierre des convois de troupes, rapport de la commission d'enquête sur.. 172

B

Baguette d'entraînement pour tir à la cible, correspondance *re*, entre le ministère de la Milice, la Commission des achats de guerre et le *War Office* d'Angleterre.. 254
Banques autorisées, liste des actionnaires des —, le 31 décembre 1915.. 6
Bataillon, 210e, concernant le stationnement du — à Regina et à Moosejaw.. 270
Baugh, Edward Levi, *re* libération de — du pénitencier.. 219
Beaver-Harbour, comté de Halifax, quai de — *re* réparations, etc., au quai de — au cours des quatre dernières années. 119
Bibliothécaires conjoints du Parlement, rapport des.. 40
Biologie du Canada, 1915-1916.. .. .. .. 38*a*
Blé, farine de blé, semoule, arrêté en conseil *re*.. 106
Bois, navires à voiles auxiliaires en —, contrats pour.. 147
Boisson enivrante, état *re* quantité de — entrée dans les territoires du Canada, 1916.. 147
Brise-lames de Breen's-Point, comté d'Antigonish, N.-E., depuis 1911.. 128
Brise-lames de Souris, I.P.-E., correspondance *re* 1915-16 200
Brise-lames de Souris, I.P.-E., *re* réparations au —, en 1915 et 1916.. 127
Britanniques, nombre d'hommes natifs des Iles — enrôlés dans les régiments canadiens depuis 1914.. .. .. 143*a*
Budget, exercice se terminant le 31 mars 1918.. 3
Budget, supplémentaire, exercice se terminant le 31 mars 1917.. 4
Budget, supplémentaire, exercice se terminant le 31 mars 1918.. 5
Bureaux de poste, Canard et Splitlog, requêtes, etc., *re*.. 89
Bureau de poste, *re* déplacement du — de Pearson's.. 179

C

Canadian-Northern, chemin de fer —, arrêté en conseil, *re* 4-5 George V, chap. 20, 8-15.. 185
Canadian-Northern, réseau du chemin de fer —, copie d'acte fiduciaire-hypothécaire consenti au gouvernement fédéral.. .. .. 237*a*
Canadian-Northern, réseau du chemin de fer —, copie d'état financiers *re*.. .. 237
Canadian-Northern, réseau du chemin de fer —, copie d'états *re* avances faites au — par le gouvernement, etc.. .. .. 237*b*
Canaux, statistiques des, 1916.. .. .. .. 20*a*
Cantines où se pratique la vente de la boisson outre-mer, correspondance *re* abolissement des.. 204

C

Censeurs, déchiffreurs de dépêches, etc., noms, adresses, etc., des.. 93
Censeurs, déchiffreurs de dépêches, etc., noms, adresses, etc., des — de Hazel-Hill et Canso, N.-E., 1916, dépense encourue, 1916.. 136
Chalutiers à vergues des Etats-Unis, *re* privilèges accordés aux —, relativement aux ports des Etats-Unis.. 266
Charbon, arrêté en conseil nommant un directeur des opérations minières du — pour la Colombie-Britannique.. 212
Charbon, rapport de la commission nommée pour faire une enquête sur la situation *re* livraison des cargaisons de. 142
Charbon *re* district n° 18 d'Alberta, documents, etc., *B.C. Coal Operators' Association*.. .. .. 212*a*
Chefs de trains, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs de locomotives, nombre de — sur les chemins de fer de l'Etat, entre Moncton et Campbellton.. 156
Chemins de fer, rapport de la Commission des — pour l'exercice 1916.. .. .. 20*a*
Chemins de fer, statistiques des —, 1916. 20*b*
Chemins de fer de l'Etat, correspondance *re* Commission concernant la situation des —, noms des commissaires.. 78
Chemins de fer de l'Etat, montants dépensés en subventions aux —, exercices 1912, 1913, 1914 et 1915.. 121
Chemins de fer de l'Etat:—
Relevé *re* terres vendues par les — entre octobre 1915 et le 30 septembre 1916. 68
Chemins de fer et Canaux, rapport du ministère des —, 1916.. 20
Chevaux achetés au Canada pour des fins militaires.. 92
Colombie - Britannique, correspondance avec le gouvernement de la —, avec le ministère de la Marine et des Pêcheries de la Colombie-Britannique.. 209
Colombie - Britannique, correspondance avec le gouvernement impérial, aux fins de rendre valides certaines lois de la législature de la.. 214
Colombie-Britannique, entre le gouvernement impérial et aux fins de rendre valides certaines lois de la.. 214
Colombie-Britannique, levés hydrométriques, 1915.. .. .. 25*e*
Commerce:—
Rapport du ministère du —, Partie I, 1916.. 10
Rapport du ministère du —, Partie II, 1916.. .. .. 10*a*
Rapport du ministère du —, Partie III, 1916.. .. .. 10*b*
Rapport du ministère du —, Partie IV, 1916.. .. .. 10*c*
Rapport du ministère du —, Partie V. 10*d*

C

Commerce—*Fin.*
Rapport du ministère du —, Partie VI, 1916.. .. .. 10*e*
Rapport du ministère du —, Partie VII, 1916.. .. .. 10*f*
Commerce, rapport de la Commission de — en Grande-Bretagne, en France et en Italie, 1916.. 221
Commissaire du bétail vivant, province de Saskatchewan, noms des personnes au service du.. 252
Commission de Conservation, rapport de la.. 73
Commission de Conservation, rapport pour 1917.. 264
Commission des achats de guerre, rapport de la —, 1915 à 1916 inclusivement. .. 45
Commission des Champs de bataille nationaux, états *re* recettes et dépenses.. 55
Commission du transport par voie ferrée, rapport de —, 1917.. .. .. 20*g*
Commission parlementaire du Service national, correspondance *re*.. 88
Commissions, date et fins de toutes les — instituées depuis 1911 jusqu'à date. .. 161
Commissions concernant les soldats *re* pensions, hôpitaux, etc., instituées depuis la guerre.. 236
Comptes publics du Canada, exercice terminé le 31 mars 1916.. 19
Conciliation, conseils de —, Loi sur les différends industriels, etc., 1916.. .. .. 36*a*
Conférence de guerre, documents se rattachant à la —, en 1917.. 42
Conférence de guerre impériale, documents *re* —, 1917.. .. .. 42*a*
Conférence de guerre impériale, extraits des —, délibérations de la.. .. .. 42*a*
Congés accordés après enrôlement pour aller travailler aux récoltes.. 107
Contingent, nombre de bataillons du premier — quittant le Canada, etc. 213
Contrôleur des substances alimentaires du Canada, arrêté du conseil *re* nomination du.. .. .. 192*a*
Contrôleur du combustible du Canada, arrêté du conseil concernant le.. 192
Coût de la vie, rapport de W. F. O'Connor, commissaire *re*.. .. .. 210*a*
Criminelles, statistiques — pour l'exercice 1915.. 17

D

Davidson, sir Charles, rapport de —, commissaire, témoignages entendus par — *re* dépenses de guerre; aussi rapport de — *re* munitions pour armes portatives; achat de sous-marins et d'étoffes pour uniformes (*Auburn Woollen Mills Co.*). 60
Davies, William, Company, Ltd., et Matthews-Blackwell, Ltd., arrêté du conseil *re* enquête.. .. .. 210*b*

D

Débats, personnel de la traduction du compte rendu officiel des —, correspondance avec le chef du, 1917.. 215
Défense du Canada, arrêté, 1917.. 197
Défense territoriale de la province de Québec, correspondance avec Armand Lavergne *re*.. 191
Dépenses imprévues, relevé *re* diverses —, entre 1916 et 1917.. 51
Destitutions:—
M. H. D. McKenzie, de Stellarton, N.-E. 79
Frank Dunlop, de Sydney-Mines.. .. 95
M. Spenny, contremaître de voie sur la ligne courte, chemin de fer de l'Etat, etc. 153
Léon Roy, interprète dans le ministère de l'Intérieur.. 154
D. McDermid, surintendant de la pisciculture, N.-E. 165
Moses H. Nickerson, inspecteur des stations de sauvetage, N.-E. 167
Augustin D. Lanteigne, directeur de la poste d'Island-River, comté de Gloucester, N.-B. 178
John R. McIntosh, maître de poste, Cumming's-Mountain, etc., N.-E. .. 180
John R. McDonald, concierge d'édifice public, Inverness, N.-E. 198
Hector Urquhart, Cap-Breton, N.-E., nomination du successeur de.. 201
Divorces, nombre de — accordés au Canada par le Parlement depuis 1867.. .. 98
Douane, droits de —, remboursement des, etc., relevé *re*.. 75
Douanes, rapport du ministère des — exercice 1916.. 11
Documents *re* Conseil de conciliation concernant les employés à Pictou, N.-E. 104
Liste de tous les fonctionnaires, en 1916, dans la remise des locomotives de Pirate-Harbour, N.-E. 101
Nombre de personnes employées aux — entre janvier 1916 et le 31 mars 1917. 175
Doukhobors, *re* exemption du service militaire.. 224
Dragage:—
Concernant les travaux exécutés à Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, rivière Ottawa, etc. 123
Dragage au quai de l'Ile-Perrot, nord et sud, chenal de la baie Dorion, Vaudreuil, etc. 123*a*
Dragage à Margaree-Harbour, N.-E., au cours de 1913, 1914, 1915 et 1916. .. 134
Dragage à Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, rivière Ottawa, etc. . 241
Duchemin, H. P., commissaire, *re* montant payé à.. 181

E

Eaux de marée de la province de Québec, droits de pêche dans les.. 251
Echiquier, cour de l'—, copie de la nouvelle règle *re* pratique et procédure dans la.. 100
Echiquier, cour de l'—, copie de la règle 200 *re* procédure.. .. .. 100*a*
Echiquier, cour de l'—, procédures *re* chemin de fer Québec et Saguenay, chemin de fer Québec et Montmorency, et Lotbinière et Mégantic.. .. .. 48*a*
Edifices et bureaux, nombre des — loués par le gouvernement, à Ottawa, au cours des années 1914-15-16-17, etc. 265
Elections partielles, année 1916.. 18
Emprunts temporaires, relevé des —, de 1916 à 1917.. 52
Enrôlement pour le service d'outre-mer, nombre.. .. .. 143*a*
Etat et Mines, nombre de personnes à l'emploi du secrétariat d'Etat et du ministère des Mines, depuis 1911 jusqu'à 1917, inclusivement.. .. .. 138*h*
Etrangers, nombre des internés, nationalité de chacun employés aux travaux publics depuis 1914.. 141
Exportations de diverses denrées, valeur des —, pendant les premiers neuf mois du présent exercice financier.. 186
Exposition, convoi d'—, correspondance *re* l'organisation d'un — en France.. 205

F

Fermes expérimentales, rapport du directeur et des fonctionnaires des —, 1916.. 16
Fisher, Ward, inspecteur des pêcheries, N.-E., occidentale, *re* débours de, 1912-1913.. 208
Fonctionnaires, nombre de — à l'emploi des ministères du Travail, de l'Intérieur, des Travaux publics, etc. 217
Fonctionnaires, noms, salaires, etc., des — enrôlés volontairement du ministère de l'Intérieur et du Département des Affaires des sauvages.. 220
Fonds patriotique, sommes souscrites et promises, sommes par provinces, comtés, etc. 110*a*
Fonds Patriotique, sommes versées au —, promises, etc. 110

G

Géographie, rapport de la Commission de — pour l'exercice 1916.. .. .. 25*d*
Giard, ex-député provincial de Compton, *re* emploi de — par le gouvernement.. 223
Gouverneur général, mandats du — émis au compte des exercices 1916-1917.. 49

G

Gouverneur général, mandats du — émis depuis l'ajournement du Parlement, février 1917.. .. .. 49*a*
Grains, *re* rapport de la Commission des — au ministère du Commerce.. 184
Grains de semence, arrêté du conseil nommant un commissaire de —, et autorisant l'achat de blé de semence, etc. .. 144
Grains du Canada, bureau des contrôleurs des — arrêté du conseil concernant le.. 193
Grand-Tronc-Pacifique, quantité des marchandises transportées sur les lignes du chemin de fer —, entre Lévis et Moncton.. 80
Gravel, M. Alfred, *re* nomination de — etc., au poste de commissaire du havre de Québec.. 71
Grilse, croiseur canadien de S.M., *re* enquête sur dommages subis par le.. 164
Guerre, règles et règlements *re* insignes de — pour les membres de l'armée expéditionnaire canadienne.. 274

H

Halifax and Eastern, noms des gares sur le chemin de fer.. 150
Halifax Herald, Evening Mail, et *Royal Print and Lithographing Co.,* Halifax.. 257
Harrigan-Cove, comté de Halifax, réparations, etc., au quai de —, en 1914-1915.. 120
Haut commissaire, noms des membres du personnel du bureau, du —, etc.. 96
Highlanders de N.-E., 78e régiment des—, nom et grade des officiers en 1914.. 262
Hôpital militaire de Halifax, rapport de la Commission concernant l'.. 170
Hôpitaux militaires, rapport des travaux de la Commission des —, à date, 1917. 158

I

Immigration, service de l'— dans la cité de Montréal, nombre de personnes, etc., attachées au.. 83
Immigration, service de l'— et colonisation des terres, correspondance entre le gouvernement fédéral et les provinces *re*.. 82
Immigration, surintendant de l'— *re* annonces dans les journaux des Etats-Unis pour des manouvriers de ferme.. 113
Impressions et Papeterie publiques, 1916. 32
Impressions du Parlement, rapports *re* économie dans l'impression des documents publics.. 183
Industrie laitière et de l'entreposage frigorifique, rapport du Commissaire de l'— pour l'exercice 1916.. .. .. 15*a*
"Insectes destructeurs et autres fléaux, Loi des —" règlements en vertu de la. 58

I

Intérieur, ministère de l'—, nombre de commis, etc., appartenant au service intérieur, payés à même le crédit affecté au service extérieur.. 81
Intérieur, rapport annuel du ministère de l'—, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916.. 25
Inverness, N.-E., re ouverture du havre de.. 248

J

Jetée à Margaree-Harbour, N.-E.. 246
Jones, C. G., chirurgien général, rapport intérimaire de —, sur le service de santé de l'armée.. .. .. 90*b*
Journaux, *Le Canada, La Presse, La Patrie, Le Pays, La Vigie,* et *Le Soleil,* montants.. 216
Juges, de la province de Québec, frais de déplacement des.. 174

K

Kelly, Thomas, *re* traitement de — à la prison de Stony-Mountain.. 145
Kitsilano, rapport sur la réserve sauvage de.. 85

L

Lambert, Hyppolite, *re* révocation d'un contrat pour le transport des correspondances à.. 182
Lamond et Harrison, *re* contrat pour la construction d'un navire auxiliaire en bois.. 267
Lebel, Polydore, *re* suspension de —, mécanicien sur le chemin de fer Intercolonial, en 1916.. 152
LeBlanc, Maurice, ministère des Travaux publics, comté de Bonaventure, *re* frais de déplacement de.. 240
Levés hydrométriques de la Colombie-Britannique, 1915.. .. .. 25*e*
Levés hydrométriques du Manitoba, 1915. 25*f*
Levés hydrométriques (jaugeages des cours d'eau), rapport de 1915.. .. .. 25*c*
Loi adoptée par le Manitoba, intitulée: "Loi à l'effet de modifier la Loi des Jurés", documents, etc.. 140
Luceville, station de —, chemin de fer Intercolonial, *re* changement du nom de Sainte-Luce en celui de.. 118
Lyall & Sons, *re* contrat de — entre le gouvernement et —, pour la reconstruction des édifices du Parlement.. 105

M

Malles:—
Contrat à J. C. Shields et autres pour le transport de la malle entre Ashcroft et Fort-George, C.-B. 139
Documents *re* contrat, entre Tatamagouche et New-Annan, N.-E. 99

M

Malles—*Fin.*
Documents *re* contrat, entre Grand-River et Fourchu, N.-E. 231
Routes rurales établies dans Qu'Appelle depuis janvier 1916, aussi date de.. 272
Route de malle, changement à la route Margaree-Inverness, à d'autres endroits.. 273
Manitoba, levés hydrométriques du —, 1915.. .. .. 25*f*
Manitoba, la législature du —, loi adoptée par — à l'effet de modifier la "Loi des Jurés".. 140
Manuel de Droit militaire, 1914.. 196
Marchandises, *re* quantité de — exportées à l'étranger depuis le 1er août 1914, etc. 207
Margaree-Harbour, jetée de.. 246
Margaree-Harbour, brise-lames de. 246*a*
Marine à Pictou, agence de la —, *re* clôture de l'—, etc., en 1916.. 91
Marine et Pêcheries, rapport du ministère de la —, exercice 1915-1916.. .. 21
Marine et Pêcheries, supplément au rapport de la —, (Inspection des bateaux à vapeur).. 23
Marine marchande, liste des navires de la —, Dominion du Canada, à 1915.. .. 22
Marine Royale Canadienne, *re* allocation aux officiers comptables des navires d'emmagasinage.. 77
"Médicaments brevetés, Loi des —", *re* requête des médecins pour le rappel de la —, etc. 259
Membres de la Chambre des Communes, noms des — servant ou qui ont servi dans l'armée canadienne.. 109
Membres de la Chambre des Communes, noms des — servant ou qui ont servi dans l'armée canadienne.. .. .. 109*a*
Membres de la Chambre des Communes, noms des — nombre de, date de nomination, etc. 109*b*
Membres de la Chambre des Communes, servant ou qui ont servi dans l'armée canadienne.. .. .. 109*c*
Membres du Parlement, noms des — faisant partie des forces d'outre-mer, etc. 109
Membres du Parlement, noms des — faisant partie des forces d'outre-mer, supplémentaire.. .. .. 109*a*
Membres du Parlement, noms et nombre des — servant dans l'armée.. .. .. .. 109*b*
Membres du Parlement, noms, supplémentaire.. .. .. 109*c*
Messageries, statistiques des — du Canada, exercice 1916.. .. .. 20*e*
Mesures de guerre, Loi des —, *re* mise en réquisition des navires britanniques, etc., au Canada, pour les fins de la guerre.. 135

M

Milice, Conseil de la, rapport du — exercice finissant le 31 mars 1916.. 35
Milice, ministère de la, *re* somme dépensée en publicité pour le recrutement au Canada.. 171
Milice, Ordres généraux de la — promulgués, de 1915 à 1917.. 94
Milice et Défense, correspondance entre l'ex-ministre de la — et le premier ministre.. 160
Militaire, Etat-major — à North-Vancouver, noms, fonctions, soldes, etc. 235
Militaire N° 6, district —, Halifax, noms, fonctions, soldes, etc. 235*a*
Mines, ministère des —, commission géologique, rapport 26
Mines, rapport de la division des —, ministère des Mines, 1916.. .. .. 26*a*
Munitions, arrêté du conseil *re* règlements concernant les employés près des quais. 43*b*

Mc

McCuaig, Clarence J., correspondance entre le ministère de la Milice, et la première commission d'achats.. 263
McFarlane, Dan., *re* réclamation de — contre le ministère des Chemins de fer, 1917.. 151
McKee, A. J. et T. J. Drummond, les navires.. 149
McLeod, sir Ezekiel, l'hon. Louis Tellier, rapport de — *re* l'hon. Robert Rogers.. 230

N

Naturalisation, certificats de —, aux étrangers de pays ennemis, arrêté du conseil recommandant.. 275
Navires canadiens, *re* mise en réquisition des — par le gouvernement.. 225
Navires en bois auxiliaires, contrats pour, etc. .. ..

O

Obligations et cautionnements, état détaillé des —, 1916.. 63
O'Connor, commissaire —, *re* coût de la vie, rapports du — *re* sucre.. 189
O'Connor, commissaire —, *re* coût de la vie, rapports du — *re* charbon anthracite.. 190
O'Connor, commissaire —, *re* coût de la vie, conditions de l'entreposage frigorifique au Canada.. .. .. 210*a*
Okanagan Telephone Company.. 249
Oliver, équipement.. 108
Ottawa, Commission d'embellissement d'—, recettes et dépenses, 1916.. 53

P

Papier à journaux, arrêté du conseil *re* l'exportation, le prix, la vente, le transport et le contrôle du.. 114
Parlement, prolongation pendant la guerre de la durée du.. 74
Parlement, *re* réclamations pour pertes lors de l'incendie des édifices du.. .. 258
Patenaude, l'hon. E. L., lettre de — au premier ministre *re* démission.. 206
Pâturages, loyers de —, documents concernant les.. 112
Pearson's, bureau de poste de —, Nipissing, changement d'emplacement du. .. 179
Pêche dans les eaux de marée de la province de Québec, concernant la.. 251
Pénitenciers, rapport du ministre de la Justice, exercice 1916.. 34
Pensions, règlement concernant les —, arrêté du conseil relatif aux.. 168
Pensions des officiers ou personnes dont ils sont les soutiens, *re* échange entre les gouvernements impérial et du Canada.. .. .. 168*a*
Pensions et allocations d'absence, officiers, sous-officiers, etc. 238
Personnes du sexe masculin, règlements *re* le départ des —, hors du Canada, arrêté du conseil *re*.. 162
Phoque de la Colombie-Britannique, pêcheurs de —, documents *re* réclamations des —, en vertu du dernier traité avec les Etats-Unis.. 268
Poisson, noms et adresses postales des acheteurs de déchets de — des usines de Canso, 1916.. 116
Poisson, séché, vin, etc., commerce de — entre le Portugal et le Canada.. 97
Police fédérale, compte de, etc., 1916.. .. 59
Postes, ministère des —, nombre d'employés du — payés à même le crédit affecté au service extérieur, noms, nombres, salaires, etc. 227
Postes, rapport du ministre des — exercice clos le 31 mars 1916.. 24
Prolongation de la durée du Parlement, etc., correspondance *re*.. 74
Prolongation de la durée du Parlement, autre correspondance *re*.. .. .. 74*a*

Q

Quais:—
Quai à Upper-Prospect, N.-E., 1915.. 124
Quai de Shad-Bay, réparations au —, en 1915.. 125
Quai de ushaboom-Harbour, N.-E., en 1913.. 129
Quai de Port-Dufferin-ouest, comté de Halifax, N.-E., en 1913-14.. 131
Quai de Port-Dufferin-est, comté de Halifax, N.-E., en 1916.. 132

Q

Quais—*Fin.*
Quai d'Ecum-Secum-West, comté de Halifax, N.-E., construction du.. 133
Quai de McKay's-Point, prolongement et réparations au.. 199
Quai à Craignish, N.-E. 202
Quai de Harrigan-Cove, comté de Halifax, N.-E., réparations au —, en 1914-1915.. 120
Quai à l'Ile-Perrot, à Vaudreuil, Pointe-Cavagnal à Hudson, etc. 122*b*
Quai à la Pointe-Finlay, N.-E. 242
Quai brise-lames, etc., comté d'Antigonish, N.-E. 243
Quai du gouvernement à Cross-Point, New-Carlisle, etc., Qué. 244
Quai à Marble-Mountain, N.-E. 245
Quai à Port-Hood, N.-E. 247
Correspondance *re* quais à l'Ile-Perrot, sud, à Vaudreuil, à la pointe Cavagnal, etc. 122
Correspondance *re* quais à Ile-Perrot nord, sud, Vaudreuil, Pointe-Cavagnal, Hudson, etc. 122*a*
Quais, Brise-lames, et autres travaux publics, comté de Guysboro, N.-E. 250
Québec, Chambre de commerce de la cité de —, correspondance entre la — et le premier ministre *re* rapport de la Commission des chemins de fer.. 239
Québec et Saguenay, Compagnie du chemin de fer de —, Compagnie *Quebec Railway, Light and Power,* Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic et *Quebec Railway, Light, Heat and Power Co.,* copie de convention entre le gouvernement et.. 48
Québec et Saguenay, Compagnie du chemin de fer de — etc., jugement de la cour fixant le prix payé pour.. .. .. 48*b*
Québec et Saguenay, Compagnie du chemin de fer de —, etc., procédures en cour de l'Echiquier *re*.. .. .. 48*a*

R

Radiotélégraphie, règlements concernant la —, amendements aux —, depuis 1914. 50
Radiotélégraphie, règlements concernant la —, amendements aux —, depuis 1914, *re* stations de bord dans les limites de ports canadiens.. .. .. 50*a*
Rails enlevés sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.. .. .. 146*a*
Rails expédiés en France pour être utilisés en temps de guerre.. 146
Railway Employees' Magazine, re publication, etc., du.. 155
Recensement, statistiques de — *re* force numérique des unités canadiennes en Angleterre, ainsi qu'en France, à Sainte-Lucie, etc. 143*d*

R

Recensement, statistiques du — de la population mâle entre les âges de 20 et 45.. 194
Récoltes, congés accordés après enrôlement pour aller travailler aux.. 107
Recrutement, officiers directeurs de —, officiers recruteurs, ou officiers spéciaux, noms et grades des —, depuis le commencement de la guerre.. 233
Recrutement dans l'Ile du Prince-Edouard, noms, adresses, etc., des personnes s'y occupant de.. .. .. 226*a*
Recrutement pour le service d'outre-mer, statistiques *re*.. .. .. 143*b*
Recruteurs, officiers —, noms et nombre d'— nommés dans la province de Québec, etc. 226
Redevances, *re* paiement de — en raison de réclamations contre certaines provinces, par le ministère de la Justice.. 229
Registraires pour les fins de la Loi du Service militaire, arrêté du conseil, nommant les — pour les provinces du Canada.. 277
Règlements et Ordre du Roi pour l'armée.. 195
Remboursement de droits de douane, etc., état *re*.. 75
Remboursement de taux ou de droits, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1916.. .. .. 75*a*
Rets à saumon, correspondance *re* enlèvement de — de certaines parties du littoral du comté d'Inverness.. 169
Revenus de l'Intérieur, rapports, états et statistiques des —, exercice terminé le 31 mars 1916.. .. ..12, 13, 14
Rogers, correspondance entre — et le premier ministre *re* démission.. 260
Rogers, l'hon. Robert, rapport McLeod-Tellier *re*.. 230
Rogers, témoignages, pièces, se rattachant au rapport McLeod-Tellier *re*.. .. .. 230*a*
Roi, le — et *Wallace Shipyards, Ltd., re* contrat pour la livraison d'un navire en bois auxiliaire.. 267
Roseberg, bureau de poste, correspondance *re* changement d'emplacement du.. 177
Ross, arrêté du conseil *re* la mainmise par le gouvernement du Canada, sur la fabrique de la carabine.. 111
Ross, date, quantité de la dernière commande de carabines —, recommandation de —, etc. 234
Ross, documents, etc., *re* retrait de la carabine — du service.. 44
Ross, sir Charles, copie de contrats, etc... 137
Roy, Léon, nomination de —, interprète au ministère de l'Intérieur, aussi destitution.. 154

R

Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, rapport de l'exercice 1916.. 28

Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, *re* expiration des arrangements entre le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux.. .. .. .. 70*a*

Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, révocation des conventions entre les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta *re* service dans ces provinces.. 70

S

Saisie de certains bateaux de pêche, d'outillage, etc., dans le détroit de Northumberland, 1916.. 253

Saumon sockeye, documents *re* interdiction de l'exportation du — de la Colombie-Britannique.. 72

Sauvages, rapport du département des Affaires des — pour l'exercice clos le 31 mars 1916.. 27

Secrétaire d'Etat, rapport de l'exercice 1916.. 29

Sel, correspondance *re* approvisionnement, pour les pêcheries des Provinces maritimes.. 211

Service civil:—

Nombre de fonctionnaires permanents du ministère des Finances, 1911.. .. 138*e*

Nombre de fonctionnaires permanents du ministère des Finances, jusqu'à 1917.. .. .. 138*c*

Nombre de fonctionnaires permanents et stagiaires du département des Affaires des Sauvages.. .. .. 138*f*

Liste du — du Canada, exercice 1916.. 30

Nombre des fonctionnaires permanents du —, en 1911, nombre de fonctionnaires nommés depuis.. .. .. 138*c*

Nombre de fonctionnaires permanents du ministère de la Marine et des Pêcheries, nombre de fonctionnaires nommés depuis.. .. .. 138*b*

Nombre de fonctionnaires permanents du ministère du Service naval, nombre de fonctionnaires nommés depuis. 138*a*

Service civil, Loi d'Assurance du —, 1916, état concernant.. 57

Service civil, nombre de fonctionnaires permanents à l'emploi du ministère de la Milice et de la Défense en 1911 et 1917, etc. 138

Service civil, nombre de —, etc., à l'emploi du ministère de la Justice.. .. .. 138*d*

Service civil, rapport de la Commission du —, 1916.. 31

Service civil, *re* traitement des membres du — dans le service militaire du Canada.. 188

S

Service civil, relevé *re* allocation de pension et de fonds de retraite, 1916.. 56

Service militaire, Conseil du —, arrêté du conseil instituant le — pour aider à l'application de la Loi du Service militaire. 269

Service national du Canada, Bureau du —, arrêté du conseil *re* établissement d'un.. 46

Service naval:—

Modifications aux règlements *re* solde, allocations, et pensions des hommes invalidés du service naval.. .. .. .. 43*g*

Modifications concernant le Service naval.. 38

Biologie du Canada, 1915-1916.. .. .. 38*a*

Copies d'arrêtés du conseil *re* retraite de Blair Kent, du ministère du Service naval, aussi deniers de commandement; solde d'escale; établissement des taux de pensions; règlement pour l'enrôlement dans la réserve navale volontaire, et arrêté adopté en vertu de la Loi des mesures de guerre *re* personnes de nationalité ennemie qui arrivent au Canada.. 43

Copies d'arrêté du conseil *re* paiement des allocations de spécialités à la division d'outre-mer.. .. .. 43*d*

Extrait d'un arrêté du conseil *re* règlements qui régissent le paiement de l'allocation d'absence.. .. .. 43*a*

Extrait de l'arrêté du conseil n° 1783, *re* solde, allocations et pensions.. .. 43*e*

Extrait de l'arrêté du conseil n° 1871, *re* solde, allocations et pensions.. .. 43*e*

Radiotélégraphie, copie de modification aux règlements de.. .. .. 50*b*

Règlements *re* grade de premier commandant de navire dans le.. .. .. .. 43*c*

Règlements *re* personnes employées aux magasins, sur les quais, etc., où l'on manipule des munitons, arrêté du conseil concernant les.. .. .. 43*b*

Règlements *re* solde et allocations aux marins après leur libération, arrêté du conseil concernant.. .. .. 43*i*

Rapport du ministère du —, pour l'exercice se terminant en 1916.. 38

Rapport de la division des Pêcheries du du Service naval, 1915-1916.. 39

Rapport du ministère, exercice 1916.. 38

Suffisance, allocations de —, officiers et matelots du —; aussi allocations *re* logement, etc. 43*f*

Défense du Canada, arrêté du conseil *re*.. .. ..

Sévigny, l'hon. Albert, correspondance entre — et le sergent d'armes.. 187

S

Shields, J. C., *Inland Express Co.*, contrat pour le transport des malles entre Ashcroft et Fort-George, Colombie-Britannique.. 139
Ship-Harbour-Lake, N.-E. *re* vente du bois coupé de —, à M. Andrew Webber. 84
Signaux de tempête, *re* nomination d'un homme chargé des — à Grand-Etang et à Margaree-Harbour.. 271
Slaves du Sud, mémoire présenté par le comité des — *re* aspirations, réclamations, etc., des Slaves.. 228
Société Royale du Canada, relevé des recettes et dépenses, 1916.. 54
Soldats, prétendus mauvais traitement des —, dans la province de Québec, témoignages entendus.. 173
Soldats revenus du front, arrêté du conseil *re* — entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.. 86
Soldats revenus du front, arrêté en conseil *re* préférence dans les nominations au service civil.. 163
Soldats revenus du front, nombre de — qui ont obtenu de l'emploi de la part du gouvernement.. 218
Soldes non réclamés dans les banques autorisées du Canada, 31 décembre 1915. 7
Sténographie, montant pour frais de —, payé pour diverses commissions.. 203
Sténographie, montant pour frais de —, payé pour diverses commissions.. .. .. 203*a*
Sydney Daily Post journal, *re* montants payés par le gouvernement au.. 256

T

Tait, sir Thomas, correspondance *re* nomination, etc., à la Commission du Service national.. 87
Taureaux de race envoyés dans le comté de Dorchester, etc., Québec.. 255
Télégraphes du Canada, statistiques des —, 1916.. .. .. 20*f*
Téléphones du Canada, statistiques des —, 1916.. .. .. 20*d*
Terres fédérales, arrêtés du conseil *re* administration des — dans la zone du chemin de fer de 40 milles, C.-B. 67
Terres fédérales, arrêtés du conseil *re* la "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer", 1916.. 66
Terres fédérales, arrêtés du conseil *re* la "Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux", 1916.. 65
Terres fédérales, arrêtés du conseil *re* la "Loi des Terres fédérales", 1916 69

T

Terres fédérales, arrêtés du conseil *re* la "Loi des Arpentages fédéraux". 1916.. 64
Thetford-Mines, Qué., correspondance *re* différends industriels à.. 103
Topographiques, division de levés, rapport de 1915-1916.. .. .. 25*b*
Tracadie, comté d'Antigonish, N.-E., améliorations au havre de —, 1916.. 126
Transcontinental, chemin de fer, liste d'endroits où les rails ont été enlevés.. 146*b*
Transcontinental, chemin de fer, liste d'endroits où les rails ont été enlevés.. 146*a*
Transcontinental, rapport de la Commission du chemin de fer, 1916.. 37
Travail, rapport du ministère du — pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916. 26
Travaux publics, dépenses par les — depuis 1916 dans les différentes provinces du Canaada, etc. 130
Tribunaux locaux, copie de la *Gazette* contenant liste des.. 276
Tribunaux locaux, copie de la *Gazette*, 12 septembre, contenant liste des.. 276

U

Unions ouvrières, rapport annuel *re*.. .. 62

V

Vale Railway Co., copie de la convention relative à l'affermage de la.. 47
Vancouver, documents *re* l'achat de terrain pour les fins d'un arsenal, depuis 1913.. 232
Vétérinaire, directeur général du service, rapport du —, exercice 1916.. .. .. .. 15*b*
Victoria, Montréal, arrêté du conseil à l'effet d'augmenter les taux de péage sur le pont.. 117

W

Ward, Fisher, inspecteur des pêcheries, Nouvelle-Ecosse occidentale, débours de 1913-1914.. 208
Whitehead, N.-E., station de sauvetage à —, arrêté du conseil relatif à la.. .. 278
Willis Keiser, requête de —, *re* la pêche aux nasses à Square-Cove, N.-E. 166

Y

Yukon, Territoire du, ordonnance du.. .. 76
Yukon, Territoire du, arrêtés du conseil *re* administration du.. .. .. 76*a*
Yukon, Territoire du, arrêtés du conseil *re* administration du —, 1917.. .. .. .. 76*b*

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME I.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1916, volume I, parties a, b et A à K; volume II, parties L à U; volume III, parties V à Z; volume IV, partie ZZ. Présenté par sir George Foster, le 19 avril 1917.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présentés le 1er février 1917, par sir Thomas White.

Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918 et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 31 janvier1917, par sir Thomas White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 5 février 1917, par sir Thomas White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918. Présenté le 17 août 1917, par sir Thomas White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 25 janvier 1917, par sir Thomas White.

Pas imprimée.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915. Présenté le 25 janvier 1917, par sir Thomas White..*Pas imprimé.*

VOLUME 3.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 27 juillet 1917, par sir Thomas White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie II.—Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis. Présenté le 25 janvier 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie III.—Commerce du Canada avec l'Angleterre et les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté le 4 juin 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce. Partie V.—Statistiques des grains compilées par la division d'inspection du ministère à Ottawa pour l'exercice clos le 31 mars 1916, l'année de la récolte finissant le 31 août 1916 et la saison de navigation se fermant le 1er décembre 1916 et rapport de la Commission des grains. Présenté le 8 juin 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1916 et estimations pour l'exercice 1917-18. Présenté par sir George Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 29 janvier 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 26 janvier 1917, par l'honorable sir James Lougheed.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 8—*Suite.*

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1915-16 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 31 janvier 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

(Ce volume est relié en deux parties.)

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Volumes I, II et III. Présenté le 13 août 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1915. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1915. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1916. Présenté en 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 10.

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice du 1er avril 1915 au 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1916. Présentée le 7 mai 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 24 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

20*c*. Onzième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 25 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*g*. Rapport de la Commission royale chargée d'étudier le problème général des transports au Canada, comprenant le rapport de sir H. F. Drayton et de M. W. M. Acworth, le rapport de M. A. H. Smith et les appendices A et B, soit un rapport sur l'évaluation du réseau du chemin de fer *Canadian Northern* et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par M. Geo. F. Swain, I.C. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

21. Quarante-neuvième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16.—Marine. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1916. Présentée le 4 septembre 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-neuvième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté le 19 avril 1917 par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 1er février 1917, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1915-16. Présenté le 19 juin 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Rapport sur les levés hydrométriques (jaugeage des cours d'eau), pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

25*d*. Quinzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

25*e*. Levés hydrométriques de la Colombie-Britannique pour l'année civile 1915 (Ressources hydrauliques, Doc. No 18 de la division des forces hydrauliques du Dominion, ministère de l'Intérieuer.) Présentés le 5 juillet par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrométriques du Manitoba pour l'année civile 1915. (Ressources hydrauliques, Doc. No 19 de la division des forces hydrauliques du ministère de l'Intérieur.) Présentés le 7 juillet 1917 par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile 1916. Présenté le 28 août 1917, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1913. Présenté le 19 avril 1917, par sir Robert Borden.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 18 août 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1916. Présentée en 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Huitième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 juillet 1917, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté en 1917...*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 20.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du Conseil de la Milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 3 février 1917, par sir A. E. Kemp.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Neuvième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1917, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Douzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 21.

38. Rapport du Service naval, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*a*. Supplément au sixième rapport annuel du Service naval, division des pêcheries—Biologie canadienne 1915-16. Présenté le 4 juin 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*b*. Conservation du homard en Canada, par A. P. Knight, M.A.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-neuvième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1915-1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21—*Suite.*

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 19 janvier 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

41. Copies des décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. No 1719, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre.

C.P. No 2576, 21 octobre 1916,—Concernant la nomination de Hugh Clark, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Bruce-Nord, aux fonctions de sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1720, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1730, 19 juillet 1916,—Concernant la nomination de Fleming Blanchard McCurdy, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Shelbourne et Queen, aux fonctions de secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 2651, 28 octobre 1916,—Concernant l'institution à Londres d'un ministère chargé de l'administration des forces canadiennes d'outre-mer, et de la direction et du contrôle des dépenses d'outre-mer en ce qui concerne ces troupes.

C.P. No 2656, 31 octobre 1916,—Concernant la nomination de l'honorable sir Georges Halsey Perley au poste de ministre des forces militaires canadiennes d'outre-mer dans le Royaume-Uni. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42. Documents relatifs à la conférence impériale de guerre, 1917. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42*a*. Copie d'un document parlementaire (Cd 8566) contenant des extraits des délibérations de la Conférence impériale de guerre, 1917, et les documents soumis à la Conférence. Présentée par sir Robert Borden, le 15 juin 1917.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

43. Copies des décrets du Conseil suivants:—

C.P. No 64-15-25, 29 juin 1916,—Autorisant la mise à sa pension de M. Silas Blair Kent, fonctionnaire dans la subdivision B de la première division, employé comme préposé en chef au service des primes de pêche dans le ministère du Service de la Marine.

C.P. No 3192, 30 décembre 1916,—Règlements régissant le paiement de l'allocation de séparation pour les membres de la Marine Royale Canadienne et de la réserve de la Marine Volontaire Royale Canadienne.

C.P. No 3108, 19 septembre 1916,—Règlements régissant le paiement de "solde de commandement" aux officiers chargés d'un "service spécial", etc., dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2942, 29 novembre 1916,—Règlements régissant le paiement de solde fiscale prolongée dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2442, 11 octobre 1916,—Modifications apportées au décret du conseil C.P. No. 1334, du 3 juin 1916, décrétant le chiffre des pensions pour les forces militaires et navales du Canada.

C.P. No 2130, 9 septembre 1916,—Règlement régissant le recrutement de la réserve volontaire royale canadienne pour service dans la Marine Royale.

C.P. No 1939, 18 août 1916,—Décret édicté en vertu de la Loi des Mesures de guerre, 1914, pour prévenir le danger de recevoir en Canada des personnes de nationalités ennemies se faisant passer pour neutres.

Présentées par l'honorable M. Hazen, 22 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

43*a*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 942, daté le 5 avril 1917, relatif aux règlements qui régissent le paiement de l'allocation de séparation dans la Marine Royale Canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1917.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

43*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1397, daté le 21 mai 1917 :—Règles et règlements applicables aux personnes qui sont employées dans toute bâtisse, ou sur tout quai, etc., là où se manipulent des munitions, etc., ou qui se trouvent dans le voisinage rapproché de ces endroits. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 14 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

43*c*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 1576, daté le 11 juin 1917 :—Règlements établissant le grade de premier commandant de navire et de commandant de navire dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 20 juin 1917.
Pas imprimée.

43*d*. Copie du décret du conseil, C.P. 69/1774, en date du 28 juin 1917. renfermant les règlements pour le paiement de l'allocation des spécialistes de la R.V.C.M.R. et de la R.V.C.M.R., division d'outre-mer. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 9 juillet 1917.
Pas imprimée.

43*e*. Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. No 1783, en date du 29 juin 1917 :—Règles et règlements pour le paiement, les allocations et les pensions du Service naval.
Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. 1871, en date du 6 juillet 1917 :—Amendement aux règlements pour le paiement d'allocations de séparation pour les personnes dont ceux qui sont dans le service actif dans le Service naval sont les soutiens.
Présentées par sir James Lougheed, le 12 juillet 1917. (Sénat.) *Pas imprimées.*

43*f*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 1993, du 17 juillet 1917 :—Tableau des allocations de suffisance pour les officiers et les matelots du service naval, quand ils voyagent en mission officielle.—Extrait du décret du conseil, C.P. No 1994, du 17 juillet 1917 : Tableau des allocations pour logement, provisions, chauffage et éclairage, pour les officiers et matelots du Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 août 1917.
Pas imprimé.

43*g*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 2105, daté le 9 août 1917.—Modifications apportées aux règlements régissant la solde, les allocations et le chiffre des pensions des officiers, officiers à brevet et matelots invalidés, etc., ayant appartenu au Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

43*h*. Extrait du décret du Conseil (Défense du Canada") C.P. No 2277, en date du 17 août 1917. Modifications concernant le Service naval. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

43*i*. Extrait du décret du Conseil No C.P. 2433, en date du 1er septembre 1917 : Règlements *re* solde et allocations aux officiers et soldats après leur libération du service naval canadien. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

44. Correspondance relative au retrait de la carabine Ross comme arme de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Robert Borden, le 22 janvier 1917.
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

45. Rapport de la Commission des achats de guerre, pour la période écoulée depuis sa constitution, le 8 mai 1915, jusqu'au 31 décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Copies des décrets du conseil concernant l'établissement d'un Bureau du Service national du Canada, et la nomination des titulaires qui le composent, en conformité des stipulations de la Loi des Mesures de guerre, 1914. Présentées par sir Robert Borden, le 23 janvier 1917.... .. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

47. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et l'*Acadia Coal Company,* relativement à la location du chemin de fer dit *Vale Railway.* Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay, la Compagnie *Quebec Railway, Light and Power,* la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, et la Compagnie *Quebec Railway, Light, Heat and Power,* concernant l'acquisition par le gouvernement des dites voies ferrées. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

48*a*. Copie de toutes les procédures en cour d'Echiquier du Canada, et du jugement du juge Cassels dans l'affaire de l'adjudication en la matière du chemin de fer Québec et Saguenay, du chemin de fer Québec et Montmorency, et du Lotbinière et Mégantic. Présentée le 21 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

48*b*. Copie du jugement rendu par le juge Cassels, le 24 janvier 1917, en la matière de la fixation du prix à payer par le gouvernement pour (*a*) le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, (*b*) le chemin de fer Québec et Saguenay, (*c*) le chemin de fer Lotbinière et Mégantic, sous l'empire du Statut de la dernière session, chapitre 22, 6-7 George V. Présentée le 27 juin 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

49. Sommaire des mandats du Gouverneur général, émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1916-1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

49*a*. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis l'ajournement du parlement en février 1917. Présenté par sir Thomas White, le 24 avril 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

50. Copie des modifications apportées aux règlements régissant la radiotélégraphie depuis le 1er août 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 25 janvier 1917.
Pas imprimée.

50*a*. Copie de la modification apportée à l'alinéa (*d*) de l'article 104 des Règlements de la radiotélégraphie: Régie des stations navales dans un havre canadien. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

50*b*. Modification des règlements concernant la radiotélégraphie édictés par le ministre du Service de la Marine, en vertu de l'article 11, chapitre 43, 3-4 George V, Loi du Radiotélégraphe. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Sommaire des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues diverses" du 1er avril 1916 au 18 janvier 1917, en conformité de la Loi des Subsides de 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

52. Relevé des emprunts temporaires, lancés depuis le 1er avril 1916 jusqu'au 18 janvier 1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

53. Rapport et relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, compulsés jusqu'au 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

54. Relevé des recettes et des dépenses de la Société royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. ..*Pas imprimé.*

55. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, à la date du 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

56. Relevé des allocations de pension et de retraite dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1916, faisant connaître les nom, grade, appointements, service, allocation et cause de la mise à la retraite de chaque personne mise à sa pension ou à sa retraite; —indiquant de plus si la vacance a été remplie par avancement ou par une nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

57. Relevé en conformité de l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.
Pas imprimé.

58. Règlements édictés en vertu de la "Loi des insectes destructeurs et autres fléaux", article 9, chapitre 31, 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

59. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1916, avec la liste de leurs rémunération et frais de route, en vertu des Statuts Revisés du Canada, chap. 92, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 21—*Suite.*

60. Copie des témoignages entendus par l'honorable sir Charles Davidson, chevalier, commissaire chargé de faire une enquête relativement aux achats faits par le gouvernement et pour le compte du gouvernement du Canada, d'armes, de munitions, d'équipements, de matériaux, de chevaux, de provisions et autres articles pour les fins de la guerre actuelle, ainsi qu'aux dépenses et paiements faits ou convenus à cet égard; en même temps que le rapport du même commissaire au sujet de la vente de munitions pour armes portatives; de l'achat de sous-marins et d'étoffe pour uniformes (*Auburn Woolien Mills Co.*). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 30 janvier 1917.. ..*Pas imprimée.*

61. Rapport soumis par l'officier en charge du Bureau canadien des archives de guerre, à Londres, Angleterre, au très honorable sir Robert Borden, G.C.M.G., M.P., premier ministre du Canada, touchant le travail accompli par le Bureau canadien des archives de guerre, depuis son institution jusqu'au 11 janvier 1917. Présenté par sir Robert Borden, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

63. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (22 janvier 1916), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 31 janvier 1917.
Pas imprimé.

64. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, Loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.
Pas imprimés.

65. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 19, 1-2 George V, Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

66. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière à la Pluie". Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.
Pas imprimés.

67. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

68. Relevé faisant connaître toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année écoulée entre le 1er octobre 1915 et le 30 septembre 1916, ainsi que les noms des acheteurs, en conformité des Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.
Pas imprimé.

69. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des Terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

70. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Excellence le Gouverneur général le 29 novembre 1916, autorisant la révocation des arrangements conclus entre le gouvernement du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, relativement au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans ces provinces. Présentées par sir Robert Borden, le 1er février 1917.. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

VOLUME 21—*Suite.*

70*a*. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., au sujet de la révocation des arrangements qui avaient été conclus entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces de la Saskatchwan et de l'Alberta, quant au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 1er juin 1917. *M. McCraney.*
Pas imprimée.

71. Réponse à ordre de la Chambre du 20 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la nomination de M. Alfred Gravel, commissaire du havre de Québec, et concernant tout autre candidat à la charge de Commissaire du havre de Québec pour représenter la rive sud. Présentée le 2 février 1917. *M. Bourassa.*
Pas imprimée.

72. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 2 février 1914,—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance, requêtes, télégrammes et autres documents, pour la période 1885-1914, se rapportant en quelque manière que ce soit à la prohibition de l'exportation du saumon *sockeye* en dehors des limites de la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 2 février 1917. *M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

73. Septième rapport annuel de la Commission de conservation, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 5 février 1917.
Pas imprimé.

74. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier dernier pour copie de la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada, le Très honorable sir Robert L. Borden, et le leader de la loyale Opposition de Sa Majesté au Canada, le Très honorable sir Wilfrid Laurier, au sujet de la prolongation du terme du présent Parlement durant la guerre, du 3 novembre 1915 au 3 janvier 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

75. Etat détaillé de tous les rabais et remboursements de taux ou droits pour l'exercice financier terminé le 31 mars. (Sénat.) . . . . . *Pas imprimé.*

75*a*. Etat supplémentaire des rabais et remboursements de taux et droits, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. . . . . *Pas imprimé.*

76. Ordonnances du territoire du Yukon, adoptées par le conseil du Yukon en 1916. (Sénat.)
Pas imprimées.

76*a*. Sommaire des décrets du conseil édictés sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. . . . . *Pas imprimé.*

76*b*. Sommaire des décrets du conseil édictés en l'année 1917, sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada; "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présentée par l'honorable M. Sévigny, le 5 juillet 1917. . . *Pas imprimé.*

77. Copie d'un extrait du décret du Conseil No 43/263, du 27 janvier 1917, autorisant des règlements déterminant l'octroi d'allocations aux officiers comptables (du service de la Marine royale canadienne) des navires d'emmagasinage et d'entreposage, en conformité des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1917. . . . . *Pas imprimée.*

78. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance concernant l'institution d'une commission chargée de faire une enquête au sujet de la situation financière et économique des chemins de fer canadiens; aussi, les noms des commissaires, le chiffre de leur rémunération, les noms des secrétaires et des ingénieurs nommés par eux ou par la commission et le chiffre de la rémunération accordée à ces secrétaires et ingénieurs. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

79. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de M. H. D. McKenzie, contremaître mécanicien, à Stellarton, sur la ligne du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 6 février 1917. *M. Macdonald.* . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

80. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître la quantité de marchandises et colis qui a été transportée par le *Grand Trunc Pacific Railway* entre Lévis et Moncton, depuis que cette partie du chemin de fer a été exploitée conjointement avec le réseau des chemins de fer du gouvernement. Présentée le 6 février 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant,—

1. Combien il y a, dans le ministère de l'Intérieur, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur;
2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires;
3. Quel est le salaire de chacun d'eux;
4. Depuis combien de temps chacun d'eux a été employé dans ce ministère;
5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu.

Présentée le 6 février 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre de la Chambre du 15 mars 1916,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les provinces en vue de coopérer d'une manière plus efficace à l'encouragement de l'immigration et de la colonisation, commençant par une lettre du ministre de l'Intérieur aux premiers ministres des provinces en novembre 1917. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat faisant connaître,—

1. Quels sont les noms des personnes nommées à quelques fonctions dans le service de l'Immigration dans la cité de Montréal depuis le 1er octobre 1911; quel était leur salaire au moment de leur nomination et celui qu'elles reçoivent présentement;
2. Quels sont, parmi ces employés, ceux à qui il est accordé des dépenses de voyage ou autres, et combien leur a été payé de ce chef depuis leur nomination.

Présentée le 6 février 1917. *M. Lachance*.. .. ..*Pas imprimée.*

84. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître les quantités de bois coupé, et les droits de coupe versés à cet égard, sous l'empire des conditions du permis de coupe ou de vente accordé par le ministère des Affaires des Sauvages à M. Arthur Webber, le dit bois provenant de terres situées près de Ship-Harbour-Lake, comté de Halifax; y compris le nom ou les noms de tous les inspecteurs des coupes de bois effectuées sur les dites terres des sauvages en vertu du dit permis de coupe ou de vente;—aussi, copie de tous les rapports en la matière faits par ces inspecteurs. Présentée le 6 février 1917. *M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

85. Réponse à adresse du Sénat du 12 mai 1916,—Copie du rapport spécial de la Commission royale qui s'est occupée des affaires des sauvages de la réserve de Kitsilano, ainsi que de l'arrêté ministériel pris le 28 mars 1916, et de tous autres documents et de toute correspondance touchant ce rapport.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux invitant ceux-ci à prendre part à une conférence aux fins d'élaborer les mesures à prendre en faveur des soldats revenus de la guerre. Aussi, copie des procès-verbaux des séances de la conférence qui s'est tenue à Ottawa le 10 janvier en la matière. Présentée le 7 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier,—Copie de toute correspondance échangée entre l'un ou l'autre des membres du gouvernement et sir Thomas Tait en ce qui concerne sa nomination comme membre de la Commission du Service national, et sa démission subséquente. Présentée le 7 février 1917. *M. Graham.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. Murray, secrétaire de l'Association des manufacturiers, et l'un ou l'autre des ministres, ou sir Thomas Tait, en sa qualité de président de la Commission du service national, touchant la question de sa nomination au poste de secrétaire de cette commission. Présentée le 1er juin 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

88. Correspondance entre le premier ministre et le chef de l'opposition au sujet de l'institution d'une Commission parlementaire du Service national. Présentée le 7 février 1917, par sir Robert Borden.. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

89. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, lettres, télégrammes, rapports, etc., touchant la fermeture du bureau de poste de Canard et Splitlog, et l'ouverture du bureau de poste de Loiselleville, dans le comté d'Essex, ainsi que tous les documents et requêtes au sujet de l'établissement de routes postales rurales ayant pour point de départ Loiselleville. Présentée le 7 février 1917. *M. Wilcox.* *Pas imprimée.*

90. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur général spécial du service médical de la force expéditionnaire canadienne, daté de Londres, Angleterre, le 20 septembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90a. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par une commission d'officiers présidée par le chirurgien général sir William Baptie, K.C.M.G., C.B., V.C., daté de Londres, Angleterre, le 22 décembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90b. Copie du rapport intérimaire du chirurgien général G. C. Jones, directeur du service de santé, en réponse au rapport sur le service de santé de l'armée canadienne par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur-général spécial du service de santé des forces expéditionnaires du Canada, daté de Londres, le 28 septembre 1916. Présentée par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la fermeture de l'agence de la Marine à Pictou, l'automne dernier, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 19 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé faisant connaître combien de chevaux ont été achetés en Canada, pour des fins militaires au cours de chacune des années 1914, 1915 et 1916 (*a*) pour les troupes canadiennes; (*b*) pour l'armée britannique, et (*c*) pour la France et les autres alliés; quelle somme a été payée pour ces achats en chacune des années, et pour chacun des pays susdits. Présentée le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—1. Relevé faisant connaître les noms, l'adresse de résidence et l'occupation antérieure de tous les censeurs, déchiffreurs de dépêches ou de tout autre employé du gouvernement qui ont été en charge des différentes stations du Câble dans la Nouvelle-Ecosse durant l'année civile 1916; 2. les noms des personnes qui ont respectivement recommandé chacun de ces employés, et 3. quel salaire a été payé à chacun de ces employés pour l'année civile 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

94. Copie des ordres généraux de la Milice promulgués entre le 30 décembre 1915 et le 8 février 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1915,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Frank Dunlop, de Granes-Point, à Sydney-Mines, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., et état détaillé des dépenses de l'enquête tenue en cette matière. Présentée le 19 avril 1917. *M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Réponse à ordre de la Chambre du 3 avril 1916,—Etat indiquant,—1. Quels sont les noms des personnes qui composent le personnel du bureau du Haut Commissaire du Canada à Londres; 2. Si quelques-uns de ces fonctionnaires sont nés en Canada et leurs noms; 3. S'il est vrai, comme la chose a été dite, que le Canada est la seule des possessions britanniques qui n'emploie aucun de ses indigènes dans le bureau de son Haut-Commissaire. Présentée le 19 avril 1917. *M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

97. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 22 février 1915,—Copie de tous décrets du Conseil, mémoires, correspondance ou documents, en la possession du gouvernement ou de quelqu'un des ministères, concernant le trafic du poisson séché et des vins entre le Portugal et le Canada. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé, sous forme de tableau, des divorces accordés par le Parlement du Canada depuis 1867. Présentée le 19 avril 1917. *M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant le contrat pour le transport de la malle de Tatamagouche à New-Annan et Tatamagouche-Mountain, comté de Colchester. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

100. Copie de la nouvelle règle qui remplace la règle 236 des Règles et ordonnances générales qui régissent la pratique et la procédure à suivre dans la cour de l'Echiquier du Canada, adoptée le 16 février 1917. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. *Pas imprimée.*

100*a*. Copie des règles et ordonnances générales actuellement en force au sujet de la pratique et de la procédure dans la cour de l'Echiquier du Canada.—Aussi,—Copie de l'ordonnance générale concernant les honoraires et frais dans la cour de l'Echiquier, dans l'exercice de sa juridiction, à titre de cour de l'Amirauté. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 3 mai 1917. . . . . *Pas imprimée.*

101. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé fournissant une liste de toutes les personnes employées au cours de l'année 1916, dans la remise à locomotives des chemins de fer du gouvernement, à Pirate-Harbour, N.-E., comme serre-freins, télégraphistes, nettoyeurs et tâcherons, avec mention de la date de leur nomination et la durée de leur emploi, respectivement; aussi, le salaire mensuel de chacun de ces employés. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande et la nomination d'un bureau de conciliation pour les employés de l'*Acadia Coal Co.*, au printemps de 1916, des délibérations du dit bureau et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, de quelque nature que ce soit, télégrammes, correspondance, etc., échangés entre toute personne ou toutes personnes et le ministère du Travail ou tout autre ministère du gouvernement au sujet des différends industriels survenus à Thetford-Mines, P.Q.;—aussi, copie de toute la correspondance échangée entre les différents ministères du gouvernement à ce même sujet. Présentée le 19 avril 1917. *M. Verville*. . *Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande d'un bureau de conciliation en vertu de la Loi des différends industriels et le refus de l'accorder aux employés de chemin de fer du Canada à Pictou qui faisaient partie de l'Union des débardeurs à Pictou pendant l'année 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . *Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie des contrats conclus entre le gouvernement et la *P. Lyall and Sons Construction Company*, pour la reconstruction de l'édifice parlementaire. Présentée le 20 avril 1917. *M. Murphy.* *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

106. Copie du décret du conseil No 1062, 16 avril 1917, ordonnant que le blé, la farine de blé et la semoule soient inscrits sur la liste des marchandises qui peuvent être importées en Canada franc de droit de douane. Présentée par sir Thomas White, le 20 avril 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

107. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant s'il est à la connaissance du gouvernement qu'il se serait présenté dans le service militaire des cas où des

VOLUME 21—*Suite.*

soldats après enrôlement ont obtenu congé pour aller travailler aux récoltes et ont été blessés accidentellement pendant ce congé, et par suite de ces accidents ont dû s'endetter pour frais d'hôpital, retournant ensuite à leur service militaire et renvoyés à cause des blessures reçues comme il est mentionné ci-dessus; si les demandes ont été faites au sujet des dépenses d'hôpital; si le gouvernement a admis la validité des demandes de cette nature; si non, sur quels motifs le refus a été basé; quelles mesures ont été prises à cet égard; si, en de telles circonstances, la personne enrôlée n'a pas droit à sa solde jusqu'au moment de son renvoi du service ainsi qu'au paiement de son compte d'hôpital. Présentée le 20 avril 1917. *M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie d'une communication de la part du sous-ministre de la Milice et de la Défense, au sujet de la valeur de l'équipement désigné sous le nom d'équipement *Oliver,* fourni aux soldats canadiens qui ont fait la traversée en Angleterre depuis le commencement de la présente guerre. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 avril 1917..*Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 20 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 24 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont leurs noms, la date de leur nomination et leur grade; 3. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou parents. Présentée le 31 mai 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*c*. Réponse rectifiée à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou aux parents respectivement. Présentée le 14 juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelles sommes ont été contribuées au Fonds patriotique canadien, au 31 décembre 1916, et quelles sommes ont été promises, pour 1917, par les différents comtés, villes et cités dans chacune des provinces; quels sont les noms des différents comtés, villes et cités, et les sommes respectives versées et promises par chacun d'eux; quels sont, dans chaque province, s'il en est, les comtés, les cités et les villes qui, à la date actuelle, n'ont encore rien versé à ce Fonds. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelle somme avait été souscrite et promise au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces, à la date du 31 décembre 1916; pour la période susindiquée, quelle somme a été versée au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces; pour l'année 1917, quelles sommes d'argent, ou autres octrois, ont été promis par le comté, ville ou cité; à la date du 31 décembre 1916, combien de personnes, dans chaque pro-

VOLUME 21—*Suite.*

vince, avaient reçu assistance du Fonds patriotique canadien ; la somme totale dépensée pour cette fin dans chaque province. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards.* *Pas imprimée.*

111. Copie du décret du conseil, C.P. 802, daté le 23 mars 1917, concernant la mainmise par le gouvernement du Canada sur la fabrique de la carabine Ross. Présentée par sir Edward Kemp, le 24 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

112. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autre correspondance dans le ministère de l'Intérieur, concernant les baux de pâturage Nos 2785, 2803, 2843, 3701, 3998, 4603, 5566, 6220 et 6221. Présentée le 25 avril 1917. *M. Steele*.. .. ..*Pas imprimée.*

113. Mémoire préparé par le surintendant de l'immigration touchant les annonces publiées par le gouvernement canadien dans les journaux des Etats-Unis, demandant des manouvriers de ferme pour le Canada ; ainsi que copie de ces annonces et des instructions à cet égard. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 avril 1917.. ..*Pas imprimé.*

114. Copies des décrets du conseil qui suivent :—C.P. No 341, 7 février 1917, concernant l'exportation du papier à journaux en feuilles ou rouleaux, seulement en vertu d'un permis et conformément aux règlements établis par le ministre des Douanes, C.P. No 445, 17 février 1917,—Ordonnances et règlements concernant le prix, la vente, le contrôle, la distribution, le transport, etc., du papier à journaux en feuilles ou rouleaux. C.P. No 1059, 16 avril 1917, donnant au ministre des Douanes le pouvoir de déterminer la quantité et le prix du papier à journaux fourni ou à être fourni par les fabricants aux éditeurs en Canada ; et contrôlant la distribution et la livraison de ce papier. C.P. No 1060, 16 avril, nommant R. A. Pringle, commissaire chargé de faire une enquête en ce qui concerne la manufacture, la vente, le prix et la distribution du papier à journaux en Canada. Présentées par sir Thomas White, le 26 avril 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

115. Copie du décret du conseil, C.P. No 3412, 19 décembre 1917, concernant la nomination de M. S. A. Armstrong comme directeur de la commission des hôpitaux militaires. Présentée par sir Thomas White, le 26 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé donnant les noms et adresses postales de tous les acheteurs de débris de poisson aux usines de réduction de Canso, en 1916 ; aussi le prix payé par chacun des acheteurs. Présentée le 26 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie de l'arrêté du conseil récemment adopté aux fins d'élever les taux de péage sur le pont Victoria, Montréal, et aussi copie de toutes pétitions, télégrammes, lettres et autres documents concernant la dite augmentation. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

118. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant la substitution du nom de Luceville donné à la station de l'Intercolonial à Saint-Luce, comté de Rimouski, province de Québec. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

119. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes les pièces justificatives, de toute la correspondance, etc., concernant les réparations faites au quai de Beaver-Harbour, comté de Halifax, au cours des quatre dernières années. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

120. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de Harrigan-Cove, comté de Halifax, en 1914-15, sous la direction du contremaître James McDonald. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

121. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Etat indiquant : 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915 ; 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées ; 3. Quels montants ont été dépensés pour la

VOLUME 21—*Suite.*

construction de chemins de fer de l'Etat, au cours des années susdites; 4. Quel montant a été dépensé dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite; 5. Quels montants ont été dépensés pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites; 6. Quels montants ont été dépensés dans chaque province, et les endroits où ces montants ont été dépensés; 7. Quels montants ont été dépensés pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat; 8. Quels montants ont été dépensés pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. McKenzie.*

Pas imprimée.

122. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toute autre personne, en ce qui concerne la construction, les réparations ou l'achat des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, église du village de l'Ile-Perrot, village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-à-Fortune et Ile-Perrot-Nord;—aussi, copie de tous les devis et rapports déjà fournis à la suite de ma demande de production de documents avant et depuis 1914;—aussi, relevé des sommes payées pour construction et réparations, avec mention des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant la construction et réparations faites aux quais plus bas nommés, depuis 1904; ainsi que copie de tous états, rapports déjà produits à ma demande et se rapportant à des documents antérieurs à 1904. Aussi, un état donnant le montant des deniers payés pour telles constructions et réparations, et à qui ils ont été payés: le quai de l'Ile Perrot, nord, sud et de l'Eglise; du village de Vaudreuil; de Pointe-Cavagnole, Hudson, Graham, Rigaud et Pointe-Fortune. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne la construction ou les réparations des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Nord, Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham et Pointe-Fortune depuis 1904; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées; et aussi réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne soit la construction, soit les réparations, soit l'acquisition des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-Fortune et Ile-Perrot-Nord; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance, échangés entre le gouvernement, son ingénieur résidant, et toute autre personne au sujet du dragage exécuté aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'Ile-au-Foin et l'Ile-Paquin, le chenal Graham, le chenal Rigaud, le chemin de Hudson-Heights, Hudson, Como, Pointe-Cavagnole, le chenal au village de Vaudreuil, le chenal de la Baie-Dorion, église de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile-Perrot-Nord;—aussi, relevé des sommes payées aux différentes personnes, compagnies, etc.,

VOLUME 21—*Suite.*

qui ont exécuté ces travaux, avec dates, etc.;—aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande, le tout depuis 1904. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer.*

Pas imprimée.

123*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits dénommès plus bas, ainsi que le montant des argents payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour tels travaux, la date, etc. Aussi, copie des états déjà produits à ma demande, et le tout depuis 1904; au quai de l'Ile-Perrot, nord, sud et de l'Eglise; dans la baie de Dorion (chenal); au village de Vaudreuil (chenal); à la Pointe-Cavagnole; à Como; à Hudson; à Hudson-Heights (chenal); à Graham (chenal); dans la rivière Rigaud (chenal); dans la rivière Ottawa; îles au Poires (chenal); à Pointe-Fortune et à Sainte-Anne de Bellevue (chenal). Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Upper-Prospect, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Shad-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant à la dépense des deniers votés à la dernière session pour améliorations dans le havre de Tracadie, comté d'Antigonish, y compris copie de toutes les lettres écrites sur le même sujet au ministère des Travaux publics, ou à l'un ou l'autre des autres ministres par M. G. A. R. Rollings. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair.*

Pas imprimée.

127. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toutes les lettres, télégrammes, rapports ou autres documents reçus par le gouvernement pendant les années 1915 et 1916, concernant les réparations requises au brise-lames de Souris, I.-P.-E. Présentée le 30 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant au prolongement du brise-lames à Breen's Point, dans le comté d'Antigonish. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai de Mushaboom-Harbour, comté de Halifax, en 1913. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean.*

Pas imprimée.

130. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître toutes les dépenses faites depuis le 31 mars 1916, par le ministère des Travaux publics, dans les différentes provinces du Canada, mentionnant le nom de l'entreprise, la somme qui y a été dépensée jusqu'ici et l'estimation de la dépense totale à encourir pour chacune d'elles. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai ouest à Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1913-14. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).*

Pas imprimée.

132. Réponse à ordre du 31 janvier 1917,—Copie de toute correspondance, pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de l'est de Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

133. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., se rapportant à la construction d'un quai à Ecum-Secum-Ouest, comté de Halifax. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).* *Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., se rapportant en quelque manière au dragage à Margaree-Harbour, comté d'Inverness, N.-E., en 1913-14-15 et 16. Présentée le 30 avril 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie du décret du conseil C.P. No 1142, daté le 24 avril 1917, édicté sous l'empire de la Loi des Mesures de guerre, 1914, établissant des règlements en vertu desquels les navires britanniques, inscrits sur les registres maritimes du Canada, ou en voie de construction pour des armateurs appartenant à des pays neutres peuvent, jusqu'à nouvel ordre, être réquisitionnés par Sa Majesté pour le transport de provisions alimentaires, etc., ou pour toute autre fin que ce soit; et révoquant les décrets du conseil C.P. No 2923, du 24 novembre 1916, et C.P. No 1915, 31 mars 1917, touchant le même sujet,—Aussi, copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 janvier 1917, touchant l'exercice par le gouvernement de Sa Majesté du pouvoir de réquisitionner en ce qui regarde les vaisseaux canadiens. Présentée par l'honorable M. Reid, le 30 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels étaient les noms, les adresses postales, les occupations antérieures et les salaires des censeurs et déchiffreurs de dépêches employés par le gouvernement à Hazel-Hill et Canso, au cours de l'année 1916; 2. Combien a coûté ce service à Canso et Hazel-Hill, du 1er août 1914 à ce jour; 3. Quelle est la dépense totale encourue de ce chef, pour toutes les stations dans la province de la Nouvelle-Ecosse, du 1er août 1914 à la présente date. Présentée le 2 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous contrats et conventions entre sir Charles Ross, ses hoirs ou ayants cause et Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre de la Milice et de la Défense, depuis et y compris, la convention intervenue entre les dites parties en date du 27 mars, A.D. 1902. Présentée le 2 mai 1917. *M. Northrup*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

138. Réponse à ordre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents à l'emploi du ministère de la Milice et de la Defense au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce ministère depuis le 1er août 1914; 5 Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1914; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 2 mai 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Service naval au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministre depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1915; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée

VOLUME 21—*Suite.*

par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 1er octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 16 mai 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917. Présenté le 31 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Affaires extérieures au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 1er juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

138*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Justice au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 juin 1917. *M. Sinclair.*

Pas imprimée.

138*e*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Finances au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce

VOLUME 21—*Suite.*

même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911: 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 29 juin 1917. *M. Maclean* (*Halifax*). *Pas imprimée.*

138*f*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi de ministère des Affaires des Sauvages au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé lle 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 10 juillet 1917, par l'honorable M. Roche. *M. Kyte*...*Pas imprimée.*

138*g*. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de l'Agriculture au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Préseentée le 15 août 1917. *M. Hughes* (*I.P.-E.*). *Pas imprimée.*

138*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Secrétaire d'Etat au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 août 1917. *M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

139. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie du décret du Conseil et de tous les autres documents relatifs à l'octroi à J. C. Shields et autres ou à la compagnie de messagerie *Inland Express* de l'entreprise du transport de la malle entre Ashcroft et Fort-George, C.-B. Présentée le 2 mai 1917. *M. Turriff.* *Pas imprimée.*

140. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province du Manitoba relativement à une loi adoptée par la législature du Manitoba à sa dernière session et intitulée: "Loi modifiant la Loi des Jurés".—Aussi, copie de tous les décrets du Conseil se rapportant à ce sujet. Présentée le 3 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 février 1917, pour un relevé faisant connaître quels sont le nombre et la nationalité de chacun des étrangers internés qui ont été employés à des travaux publics depuis le 4 août 1914; quels sont le nombre et la nationalité de chacun d'entre eux qui sont employés à des travaux industriels dans les provinces du Canada depuis le 1er octobre 1914, et quel est le nombre d'entre eux ainsi employés actuellement. Présentée le 3 mai 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la Commission royale nommée par décret du Conseil, le 29 septembre 1916, pour faire une enquête et un rapport sur les conditions relatives à la livraison de cargaisons de charbon aux caboteurs dans les provinces maritimes. Présentée le 7 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien de personnes désireuses de s'enrôler dans la force expéditionnaire canadienne ont été rejetées comme physiquement impropres, et combien de soldats ont été, pour la même raison, renvoyée après s'être enrôlés. Présentée le 7 mai 1917. *M. Steele*..*Pas imprimée.*

143*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 7 mai 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître si le ministère de la Milice ou une des autorités quelconque de ce ministère a des statistiques officielles et complètes relatives au recrutement des soldats pour le service d'outre-mer, au Canada; et dans l'affirmative, quels sont les chiffres exacts: 1. Des Canadiens de langue française enrégimentés dans les différents régiments pour le service d'outre-mer, levés depuis août 1914 jusqu'à date; 2. Des Canadiens de langue anglaise nés au Canada ainsi enrégimentés; 3. Des sujets britanniques de naissance, nés en dehors du Canada mais enrégimentés dans les corps expéditionnaires canadiens; 4. Des sujets britanniques par naturalisation; 5. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons commandés par les officiers de langue anglaise, levés dans la province de Québec; 6. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons levés dans les autres provinces du Canada. Présentée le 14 juin 1917. *M. Lanctôt*..*Pas imprimée.*

143*d*. Copie des relevés de recensement fournissant un sommaire de la force numérique de toutes les unités composant la force expéditionnaire canadienne en Angleterre (Période du 14 mai 1917), ainsi qu'un relevé indiquant la force numérique des troupes canadiennes en France, en Angleterre, dans les régions de l'Est, à Sainte-Lucie et en Canada, en juin 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 15 juin 1917..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

144. Copies des arrêtés du conseil suivants: C.P. No 2314, 7 octobre 1916, nommant un commissaire spécial des grains de semence et de trois assistants, avec pouvoir d'acheter du blé de semence destiné à être distribué pour semence, sur réquisition de la part des corporations municipales, dans les districts où la récolte a manqué par suite des gelées et des dommages causés par la nielle.—Aussi, C.P. No 3073, 14 décembre 1916, autorisant le commissaire spécial des grains de semence à acheter de l'avoine et de l'orge de semence destinées à être distribuées pour semence, sur réquisitions de la part des corporations municipales et des associations de cultivateurs, dans les districts où ces grains de semence font défaut. Présentées par l'honorable M. Burrell, le 8 mai 1917. *Pas imprimées.*

145. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant le traitement spécial toléré à l'égard de Thos. Kelly, prisonnier au pénitencier de Montagne-de-Pierre (*Stoney-Mountain*). Présentée le 9 mai 1917. *M. Buchanan*.. .. .. *Pas imprimée.*

146. Copie du décret du Conseil, C.P. 1133, en date du 28 avril 1917, autorisant un envoi nouveau de 300 milles de rails, à la demande du gouvernement de Sa Majesté, en Angleterre, pour être employés en France pour les fins de la guerre. Présentée par l'honorable M. Meighen, le 10 mai 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

146*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Entre quels endroits sur le parcours du Canadien-Nord, à l'ouest d'Edmonton, on doit enlever les rails pour les utiliser sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; 2. Entre quels endroits sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, les rails du Grand-Tronc-Pacifique seront remplacés par des rails enlevés à la ligne du Canadien-Nord. Présentée le 4 juin 1917. *M. Oliver*.. .. .. *Pas imprimée.*

146*b*. Tableau indiquant les points sur le parcours de la division de l'Est du National Transcontinental d'où l'on a enlevé les rails destinés à être expédiés en France, la longueur de chacun de ces bouts de ligne d'où les dits rails ont été enlevés et remplacés par des rails de l'Intercolonial (accompagné d'une carte). Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 21 juin 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

147. Réponse requise par l'article 88 du chapitre 62 des Statuts Revisés du Canada prescrivant au ministre de l'Intérieur de soumettre au Parlement chaque année un état des permis donnés par le Commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1916. Présentée. par l'honorable M. Roche, le 1er mai 1917..*Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 30 avril 1917,—Copie des demandes de bureaux de conciliation adressées au ministère du Travail par l'association provinciale des artisans (*P.W.A.*) ou ses officiers, et par les ouvriers mineurs unis (*U.M.W.*) de la Nouvelle-Ecosse ou ses officiers; aussi, copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à cette question, ainsi que de tout autre document, décret du conseil, touchan la nomination d'une commission chargée de faire une enquête au sujet des conditions du travail et autres s'y rattachant, dans le comté de Cap-Breton. Présentée le 11 mai 1917. *M. Kyte*.. .. .. *Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, lettres, copies de lettres, rapports et autres documents concernant l'acquisition des deux navires, le *A. J. McKee* et le *T. J. Drummond*, par le ministère des Chemins de fer, en vertu du décret du conseil du 17 avril 1917. Présentée le 14 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des télégrammes, mémoires, etc., avec et par le ministère des Chemins de fer concernant les noms donnés aux gares sur le chemin de fer *Halifax and Eastern.* Présentée le 14 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. .. *Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes déclarations, rapports, témoignages, lettres et autres papiers ou documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, concernant une réclamation pour blessures infligées, à

VOLUME 21—*Suite.*

Briley-Brook, N.-E., par le chemin de fer de l'Etat, à un cheval appartenant à un nommé Dan McFarlane. Présentée le 15 mai 1917. *M. Sinclair* *Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquêtes et rapports concernant la suspension de Polydore Lebel, ingénieur du chemin de fer Intercolonial à Rivière-du-Loup, à la suite d'un tamponnement à Rivière-Ouelle pendant l'année 1916. Présentée le 15 mai 1917. *M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

153. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Spenney, contremaître de voie sur la ligne communément appelée ligne courte (*Short line*) du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de Henry Gray comme son successeur. Présentée le 15 mai 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

154. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 7 février 1916,—Copie de tous les documents se rapportant à la nomination de Léon Roy, comme interprète dans le ministère de l'Intérieur; aussi, copie du décret du conseil, des documents et de la correspondance touchant son renvoi d'office. Présentée le 16 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la publication du périodique dit *Canadian Government Railway Employees Magazine*, avec relevé faisant connaître quels en sont la circulation, le coût et la production, les recettes et le nombre de personnes qui y sont employées, comme aussi les sommes reçues par ces dernières en quelque capacité que ce soit, à même les revenus de ces voies ferrées. Présentée le 21 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

156. Réponse à ordre de la Chambre du 22 mars 1916,—Etat indiquant: 1. Au cours du mois de février 1916, combien de chefs de train, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs de locomotives étaient en activité de service sur les chemins de fer de l'Etat entre Moncton et Campbellton; 2. Au cours de la même période, combien d'heures de travail à chaque voyage ont été fournies par les susdits employés entre les points ci-dessus nommés. Présentée le 21 mai 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

157. Rapport des procédures de la cour de l'Echiquier, en vertu de l'article 49A de la Loi des Sauvages, en la matière du déplacement de la bande des sauvages de la réserve de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Présenté par l'honorable M. Roche, le 22 mai 1917. *Pas imprimé.*

158. Rapport des travaux de la Commission des hôpitaux militaires, depuis sa création jusqu'à date. Présenté par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.

159. Copie de la correspondance échangée entre des membres de l'Exécutif et l'Association des manufacturiers canadiens, concernant l'achat d'approvisionnements pour les forces expéditionnaires du Canada en Angleterre et au front. Présentée par sir Robert Borden le 23 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de la correspondance échangée entre le premier ministre et l'ex-ministre de la Milice et de la Défense qui a conduit à la démission de ce dernier ou à sa sortie du cabinet. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 26 janvier 1917,—Etat indiquant la date et l'objet de toutes les commissions instituées par le gouvernement du jour, depuis son accession au pouvoir en 1911 jusqu'à la présente date; le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, les noms de ceux qui en ont fait partie, et le prix que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat*). *Pas imprimée.*

161*a*. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat en date du 7 février 1917 à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un

VOLUME 21—*Suite.*

état indiquant la date, l'objet et le personnel de toutes les commissions instituées par l'ancien gouvernement depuis son accession au pouvoir en 1896 jusqu'à son remplacement par le gouvernement actuel en 1911, ainsi que le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, et ce que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat.*)

Pas imprimée.

162. Décret du conseil, C.P. No 1433, du 24 mai 1917, contenant les règlements établis concernant le départ du Canada des personnes de sexe masculin qui peuvent être astreintes à un service national militaire ou autre, ou qui sont aptes à ce service. Présentée par l'honorable M. Roche, le 29 mai 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

163. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 mai 1917,—Copie de l'arrêté du conseil décrétant que tout emploi public du service civil doit être donné de préférence aux soldats revenus du front. Présentée le 29 mai 1917. *M. Boulay.*

Pas imprimée.

164. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de tous les rapports, verdicts, témoignages, mémorandums, etc., se rapportant à l'enquête tenue au sujet des dommages subis par le croiseur de Sa Majesté "Grisle", en route entre Halifax et les Bermudes. Présentée le 30 mai 1917. *M. MacLean (Halifax).. .. .. .. Pas imprimée.*

165. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de D. McDermid, surintendant de l'établissement de pisciculture à East-Margaree, et à la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1917. *M. Chisholm.*

Pas imprimée.

166. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers et documents se rapportant à la demande de Willis Keizer, de Hall's-Harbour, comté de King, N.-E., d'établir et exploiter des nasses à Square-Cove, comté de King, N.-E. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).*

Pas imprimée.

167. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous les décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., concernant la démission de Moses H. Nickerson, inspecteur des stations de sauvetage dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).. .. .. Pas imprimée.*

168. Copie des règlements concernant les pensions avec des modifications et tels qu'amendés jusqu'au 28 février 1917, ainsi que copies des décrets du conseil s'y rapportant. Présentée par sir Thomas White, le 30 mai 1917.

Imprimée pour documents parlementaires seulement.

168*a* Copie du décret du Conseil, C.P. No 277, daté le 30 janvier 1917, concernant les pensions des officiers ou des personnes dont ils sont les soutiens dans le cas de permutation d'officiers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 août 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, correspondance et pétitions échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres personne ou personnes se rapportant en quelque manière à l'enlèvement des rets à saumon sur cette partie de la côte d'Inverness, s'étendant à l'est et à l'ouest de l'embouchure de la rivière Margareee. Présentée le 31 mai 1917. *M. Chisholm.. .. .. Pas imprimée.*

170. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet de l'hôpital militaire à Halifax; des témoignages entendus devant cette commission à Halifax, et de tous autres documents en la possession du ministère de la Milice et de la Défense se rattachant à cette enquête. Présentée le 31 mai 1917. *M. Sinclair.. .. .. Pas imprimée.*

171. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les montants payés ou dépensés par le ministère de la Milice et de la Défense, pour annonces de recrutement en Canada, ainsi que les personnes, firmes ou corporations auxquelles les paiements ont été faits, jusqu'au 1er avril 1917. Présentée le 31 mai 1917. *M. Macdonald.*

Pas imprimée.

VOLUME 21—*Suite.*

172. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux, à l'effet que des convois transportant des troupes avaient été attaqués à coup de pierres en passant par Rivière-du-Loup, P.Q., et en d'autres endroits, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

173. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux accusant les citoyens de Québec d'avoir maltraité, ou laissé maltraiter, des soldats revenus de la guerre et passant par Québec ou s'y arrêtant, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

174. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous les comptes, factures, lettres, réclamations, correspondance et autres documents se rapportant aux montants suivants mentionnés au rapport de l'Auditeur général 1916, Vol. II, page L-11: Juge L. P. Pelletier, frais de voyage, $877; juge I. N. Belleau, frais de voyage, $1,984.44; juge T. H. Chauvin, frais de voyage, $1,421.25; juge B. LeTellier, frais de voyage, $1,923.80. Présentée le 31 mai 1917. *M. Lanctôt*.. .. ..*Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre de la Chambre du 30 mai 1917,—Etat indiquant: 1. Du 1er janvier 1916 au 31 mars 1917, combien de personnes, non antérieurement employées dans le service des chemins de fer de l'Etat, ont été nommées à des emplois permanents dans ce même service; 2. Quels sont leurs noms, leurs salaires et les postes qui leur ont été confiés. Présentée le 31 mai 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre de la Chambre du 12 février 1915,—Etat indiquant le nombre d'employés de nationalité allemande dans les différents départements au fédéral, la position qu'ils occupent et leur salaire. Présentée le 1er juin 1917. *M. Delisle*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre de la Chambre du 1er mai 1916,—Copie de tous papiers et correspondance concernant le changement de l'emplacement du bureau de poste à Roseberg, Alta. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

178. Réponse à ordre de la Chambre du 8 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la destitution de Augustin Lauteigne, maître de poste à Island-River, comté de Gloucester, N.-B. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turgeon.*
Pas imprimée.

179. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les télégrammes, lettres, etc., en la possession du ministère des Postes, au sujet du déplacement du bureau de poste de Pearson, township de Casey, collège électoral de Nipissing, de l'endroit où il se trouvait à l'endroit qu'il occupe maintenant. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant la destitution de John R. McIntosh, maître de poste à Cumming's-Mountain, comté de Pictou, et la nomination de James Cumming pour le remplacer. Présentée le 1er juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme totale a été payée par le gouvernement, depuis octobre 1911, à H. P. Duchemin, de Sydney, N.-E., pour services et débours, sous l'empire de la Loi des enquêtes publiques, ou à d'autre titre. Présentée le 1er juin 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, documents, etc., etc., au sujet du retrait, par le ministère des Postes, du contrat de malle rurale accordé à Hyppolite Lambert, de Saint-Antoine, dans le comté de Lotbinière, P.Q. Présentée le 1er juin 1917. *M. Fortier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

183. Rapports en conformité d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes le 18 mai 1916, et basée sur une recommandation du comité mixte des Impressions du Parlement, demandant des renseignements des divers ministères aux fins d'effectuer toute l'économie possible en ce qui concerne les impressions publiques et la distribution des documents publics,—et faisant connaître jusqu'à quel point ces recommandations ont été réalisées. Présentées par l'honorable M. Patenaude, le 1er juin 1917.
Pas imprimés.

184. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de toute correspondance, rapports et recommandation, s'il en est, adressée par la commission des grains au ministère du Commerce, ou à d'autres ministères à Ottawa, à la suite d'une réunion des commissaires des grains tenue à Lethbridge, cette année. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan.*
Pas imprimée.

185. Décret du conseil conformément aux dispositions 4-5 George V, ch. 20-8-15 (*Canadian Nothern*).—(*Sénat*) .. ..*Pas imprimé.*

186. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé faisant connaître la quantité et la valeur des exportations suivantes pour les premiers neuf mois du présent exercice financier, savoir:—Chevaux, bronze et ouvrages en bronze; blé; farines, avoine et céréales autres que le blé; automobiles, bicycles et motocycles, ainsi que les différentes pièces, y compris les appareils de propulsion et bandes de roues; voitures de voies ferrées et leurs pièces; substances chimiques; cuivre et ouvrages en cuivre; produits industriels du coton; substances explosives; fer et acier et leurs produits; armes à feu et munitions; cuir et ouvrages en cuir; viandes et produits de la laiterie; alcool; végétaux séchés et mis en conserves; plomb; vêtements de toutes sortes; zinc et ouvrages en zinc; papier et produits industriels en papier. Présentée le 4 juin 1917. *M. Maclean (Halifax)* .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

187. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, correspondance, lettres messages télégraphiques, mémoires, rapports, etc., échangés entre le Sergent d'Armes de la Chambre des Communes et l'honorable Albert Sévigny, entre le Sergent d'Armes et le ministère de la Justice, et entre le ministère de la Justice et l'honorable Albert Sévigny, ayant rapport à certains effets mobiliers et objets divers garnissant ou ornant les appartements de l'Orateur; aussi, copie de tous comptes, reçus de compagnies de messageries, connaissements, comptes pour frais de transport et voiturage, etc., concernant les dits effets et objets. Présentée le 5 juin 1917. *M. Lanctôt.*
Pas imprimée.

188. Copie du décret du conseil, C.P. No 1457, daté le 29 mai 1917, concernant les traitements des fonctionnaires civils qui s'enrôleront dans les forces militaires du Canada, soit volontairement, soit autrement, à compter de la date du décret. Présentée par sir Thomas White, le 6 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

189. Copie de rapports généraux de W. F. O'Connor, C.R., agissant en qualité de commissaire *re* "le coût de la vie", en ce qui touche à la production, au coût, aux prix de vente, et au mode de distribution du sucre raffiné. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917.. .. ..*Imprimés pour distribution et documents parlementaires.*

190. Copie des rapports de W. F. O'Connor au sujet du commerce de l'anthracite au Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

191. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 22 mai dernier.—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou ses ministres, le ministère de la Milice, le Conseil militaire, le major-général F. L. Lessard, C.B., inspecteur général, ou toute autre personne, et le lieutenant-colonel Armand Lavergne, O.C., le 61 régiment, ou toute autre personne, au sujet de la défense territoriale de la province de Québec, ainsi qu'une copie de tous arrêtés ministériels ou documents concernant cette affaire. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

192. Copie du décret du conseil, C.P. No. 1579, du 8 juin 1917, nommant un contrôleur du comestible pour le Canada. Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

192*a*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1460, daté du 16 juin 1917, *re* la nomination d'un contrôleur des vivres pour le Canada, et déterminant ses pouvoirs et attributions. Présentée par sir Robert Borden, le 19 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

193. Copie du décret du conseil, C.P. No 1604, du 11 juin, concernant l'établissement du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada".—Copie du décret du conseil, C.P. No 1605, du 11 juin 1917, nommant certaines personnes membres du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada". Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

194. Copie des statistiques du recensement de la population mâle du Canada (recensement de 1911) entre les âges de 20 et 45, ces deux âges compris, d'après l'état de célibat ou de mariage, et la nationalité. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

195. Copies des Règlements et Ordres du Roi pour l'armée, 1912,—Réimprimés avec les amendements publiés dans les Ordres généraux jusqu'au 1er août 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917. . . . . *Pas imprimées.*

196. Copies du Manuel de la Loi militaire, par le ministère de la Guerre, 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917. . . . . *Pas imprimées.*

197. Copie du décret du conseil, C.P. No 987, daté le 10 avril 1917, tel que modifié par le décret du Conseil, No 1451, daté le 25 mai 1917,—Règlements, étant une codification et modification des divers décrets du conseil édictés à cause de la guerre, le tout devant être connu sous le nom de "Décret du Conseil concernant la Défense du Canada, 1917". Présentée par l'honorable M. Hazen, le 13 juin 1917. . . . . *Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de John McDonald, concerge de l'édifice public à Inverness, et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm. . Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de McKay's-Point, comté d'Inverness. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm.*
Pas imprimée.

200. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie des lettres, etc., envoyées par le gouvernement ou le ministère des Travaux publics à l'ingénieur local ou autres personnes, en réponse aux lettres, télégrammes ou rapports concernant le brise-lames à Souris, I.-P.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 15 juin 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)* . . . . *Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre de la Chambre du 23 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, recommandations et communications, se rapportant à la démission de Hector Urquhart, employé à l'entretien de la ligne sur le réseau des lignes télégraphiques du gouvernement, entre Grand-River et Enon, comté de Cap-Brèton, Nouvelle-Ecosse, et à la nomination de Dan A. McLennan, pour le remplacer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de Craignish. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm*. . . . . . . *Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les

VOLUME 21—*Suite.*

montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 15 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Rélevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 28 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 9 mai 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, télégrammes, etc., envoyés au gouvernement et insistant sur la nécessité d'abolir la tolérance des cantines où se pratique la vente de la boisson dans les camps d'outre-mer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du Sénat, en date du 7 courant,—Copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce, relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. *(Sénat.)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

205*a*. Réponse supplémentaire à ordre du Sénat en date du 7 juin 1917, pour copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. *(Sénat.)*
Pas imprimée.

206. La lettre de l'honorable E. L. Patenaude, M.P., au très honorable premier ministre, donnant sa démission comme secrétaire d'Etat pour le Canada, et la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée par sir Robert Borden, le 18 juin 1917.
Pas imprimée.

207. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître combien de marchandises ont été exportées du Canada en pays étrangers et ont passé par le port d'Hambourg, depuis le 1er août 1914 jusqu'à ce jour, et les noms des pays qui ont importé ces marchandises du Canada et les montants respectifs pour chacun d'eux. Présentée le 18 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Relevé faisant connaître les détails des débours de Ward Fisher, inspecteur des pêcheries dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, et qui se sont élevés à $388.40 en 1912, et à $1,009.84 en 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., échangés avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, les officiers du ministère de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres compagnies, personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du saumon de la Colombie-Britannique depuis le 20 janvier 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. MacKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

210. Relevé de la quantité et des prix des produits achetés et vendus (y compris les exportations et la consommation domestique) par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada, du 1er janvier au 1er décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 18 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

210*a*. Rapport de W. F. O'Connor, C.R., commissaire fonctionnaire *re* Coût de la vie, en ce qui concerne les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 13 juillet 1917.
Imprimé pour distribution et documents parlementaires.

210*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 2021, daté le 23 juillet 1917, recommandant de continuer l'enquête relative aux affaires, livres, documents et archives de la *William Davies Company, Limited*, et de la raison sociale *Matthews-Blackwell, Ltd.*, quant aux faits

VOLUME 21—*Suite.*

mis en lumière par le rapport de W. F. O'Connor, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur sur le coût de la vie, les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada,—et nommant G. F. Henderson, A. B. Brodie et Geoffrey Clarkson, avec tous les pouvoirs de commissaires chargés de conduire des enquêtes sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, avec mission d'examiner les livres, documents, etc., des dites compagnies; aussi, de recommander par écrit au ministre du Travail un mode type de computer les frais et coût applicables aux opérations de l'entreposage frigorifique, mode permettant de s'assurer sans difficulté de temps à autre, des profits nets réalisés par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 25 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes, pétitions et autres papiers et documents en la possession du ministère du Commerce demandant de pourvoir à un approvisionnement de sel pour les pêcheries des Provinces maritimes. Présentée par sir George Foster, le 22 juin 1917.

Pas imprimée.

212. Copie du décret du conseil, C.P. No 1725, daté le 25 juin 1917, créant la position de directeur des opérations minières de la houille pour les régions houillères du sud-est de la province de la Colombie-Britannique, et les régions houillères de la province de l'Alberta, connues sous le nom de district No 18.—Aussi: Copie du décret du conseil, C.P. No 1726, daté le 25 juin 1917, nommant W. H. Armstrong, de la cité de Vancouver, directeur des opérations minières de la houille, en vertu des dispositions du susdit décret du conseil, C.P. No 1725, du 25 juin 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 25 juin 1917.

Pas imprimée.

212*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 mai 1917, pour copie de lettres, rapports et communications échangés, du 1er septembre 1916 à ce jour, entre le ministre du Travail et le ministère du Travail et les officiers des Mineurs unis (*United Mine Workers*) de l'Alberta, district No 18, et les officiers de l'*Alberta and Eastern British Columbia Coal Operators' Association,* touchant les demandes présentées par les mineurs d'une augmentation de gages à cause de l'augmentation du coût de la vie. Présentée le 12 juillet 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

213. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917, faisant connaître:—1. Combien de bataillons d'infanterie sont partis avec le premier contingent; 2. Quel est le nombre et quel est le nom des différentes unités de l'artillerie faisant partie du premier contingent; 3. Quel est le nombre et le nom des différents corps médicaux partis avec le premier contingent; 4. Quel est le nombre et le nom de toutes les autres unités parties avec le premier contingent; 5. Quels sont les noms, rangs et charges des officiers surnuméraires partis avec le premier contingent. Présentée le 26 juin 1917. *M. Lachance.*

Pas imprimée.

214. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 30 mai 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, câblogrammes, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, et le gouvernement canadien ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, au sujet de la question de la législation projetée à être adoptée par le gouvernement impérial aux fins de rendre valides certaines lois et procédures de la législature de la Colombie-Britannique. Présentée le 27 juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre de la Chambre du 4 juin 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le chef des traducteurs du compte rendu officiel des débats des Communes, le greffier de la Chambre et M. l'Orateur, du 19 avril 1917 à ce jour. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat donnant les montants payés par le gouvernement fédéral du 1er juillet 1896 au 1er octobre 1911, aux journaux suivants: *Le Canada, La Presse, La Patrie, Le Pays,* tous de Montréal; *La Vigie, Le Soleil,* de Québec. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

217. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître quel était le nombre des employés des ministères suivants après 1896 et après 1911: Intérieur, Revenu de l'Intérieur, Travaux publics, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Travail et Commerce. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant combien de soldats revenus au pays ont obtenu de l'emploi dans les ministères du gouvernement. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre de la Chambre du 25 juin 1917,—Copie des rapports faits par les médecins du pénitencier, en ce qui se rattache à la libération du pénitencier de Edward Levi Baugh. Présentée le 4 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Etat donnant les noms et salaires des employés des ministères de l'Intérieur et des Affaires des Sauvages, (*a*) service intérieur et (*b*) service extérieur, qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu leur plein salaire civil en sus de leur solde et allocations; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une partie de leur salaire civil suffisante pour parfaire le chiffre de leur salaire civil; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une compensation en considération de leur emploi civil. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

221. Rapport de la commission spéciale du commerce envoyée en mission en Grande-Bretagne, en France et en Italie, de mai à septembre 1916. Présentée par sir George Foster, le 5 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le chiffre total des dépenses faites pour l'agriculture par le gouvernement fédéral au cours de chacun des exercices de 1904-05 à 1916-17, inclusivement; 2. Quelle somme a été réservée par la loi d'encouragement à l'agriculture, de 1912, pour aider les départements d'agriculture des provinces pour encourager et donner plus d'extension à leurs travaux; 3. Quelle partie de la somme susdite a été accordée à chaque province, et quels travaux ont été exécutés dans chaque province par suite de cette aide; 4. Quelle somme a été réservée par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi d'instruction agricole, de 1913, et, aux termes des dispositions de la dite loi, quelles sommes ont été allouées à chaque province chaque année; 5. Quel est le but général de la dite loi, et dans quelle mesure chaque province l'a rempli. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Edwards.*

Imprimée pour documents parlementaires seulement.

223. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Si M. Giard, ex-M.P. pour Compton, P.Q., est à l'emploi du gouvernement; 2. Si oui, depuis quand il l'est; 3. Combien d'employés il a sous ses ordres et quels sont les noms de chacun; 4. Quel salaire il a; 5. Quel est le salaire de chacun des employés sous sa charge; 6. S'il a acheté des animaux reproducteurs pour le gouvernement; 7. Si oui, combien et quel prix il a payé pour chacun; 8. Où les dits animaux reproducteurs ont été placés; 9. Combien de ces animaux ont été refusés ou remis au gouvernement ou à M. Giard; 10. Pourquoi ils ont été refusés et remis par ceux chez qui on les avait placés; 11. Où sont, actuellement les dits animaux reproducteurs; 12. Ce que le gouvernement ou le ministère de l'Agriculture entend faire des dits animaux ainsi refusés ou remis à M. Giard. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, rapports, et spécialement d'un décret du conseil daté le 6 décembre 1898, au sujet de l'exemption du service militaire pour les Doukhobors. Présentée par l'honorable M. Roche, le 9 juillet 1917. *M. McCraney.*

Pas imprimée.

225. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et autres documents de record dans le ministère de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne la mise en réquisition des navires canadiens, par le gouvernement du Canada. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Sinclair.*

Pas imprimée.

VOLUME 21—*Suite.*

226. Réponse à ordre de la Chambre du 7 juin 1917,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'officiers ont été nommés pour faire du recrutement dans la province de Québec; 2. Quels sont les noms, les adresses postales, la nature des fonctions et la solde des dits officiers. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

226a. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Etat faisant connaître: 1. Quels sont les noms et adresses postales des personnes qui, dans l'Ile-du-Prince-Edouard, ont fait ou qui font actuellement du recrutement pour l'armée ou la marine, ou qui font un travail de nature militaire similaire depuis août 1914; 2. Quelle rémunération ou solde est reçue par chacune de ces personnes, et quel supplément elles reçoivent pour frais de voyage ou autres dépenses; 3. Quelle somme totale a été reçue par chacune de ces personnes jusqu'au 1er juin 1917. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Hughes (I.-P.-E.). Pas imprimée.*

227. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Postes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur; 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires; 3. Quel est le salaire de chacun d'eux; 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère; 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 14 juillet 1917. *M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

228. Copie d'un mémoire présenté par le comité des Slaves du Sud aux représentants des Dominions britanniques exposant les idées et les aspirations des Jugo-Slaves (Serbes, Croates et Slovènes) relevant du gouvernement Austro-Hongrois. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917. . . . . *Pas imprimée.*

229. Réclamations faites par le ministre de la Justice relativement au paiement des droits par certaines provinces. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimées.*

230. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve;—et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 27 juillet 1917. . . . . *Imprimée pour distribution—députés et sénateurs seulement.*

230a. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, 1906, et des lois l'amendant, en vertu d'un décret du conseil édicté le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve; et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert

VOLUME 21—*Suite.*

Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 9 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et autres papiers concernant un contrat pour le transport des malles entre Grand-River et Fourchu, dans le comté de Richmond, N.-E., en 1916 et 1917. Présentée le 28 juillet 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat d'un terrain à Vancouver, C.-B., pour les fins d'un arsenal, depuis le 1er janvier 1913. Présentée le 30 juillet 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

233. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et le grade actuel de tous ceux qui ont été nommés officiers directeurs de recrutement, ou officiers recruteurs, soit spéciaux, soit de district (non recruteurs locaux ou régimentaires) depuis le début de la guerre; les dates respectives de ces nominations; quels étaient l'âge et l'occupation respectifs de ceux qui ont été ainsi nommés; de quelle organisation militaire, s'il y a, ces personnes faisaient partie; quels grades elles avaient dans l'une ou l'autre organisation militaire; si on a mis fin à l'emploi de l'un ou l'autre de ces recruteurs, et, dans l'affirmative, quels sont les noms de ces recruteurs et les dates auxquelles leurs emplois a cessé. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

234. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître à quelle date la dernière commande du gouvernement a été donnée à la compagnie de la carabine Ross; pour combien de carabines était cette commande; si le gouvernement a reçu une recommandation du conseil de l'armée britannique à l'effet d'utiliser les moyens qui existent au Canada pour manufacturer la carabine Lee-Enfield nouvelle et améliorée; à quelle date cette recommandation a été reçue; et si on a donné suite à cette recommandation. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

235. Réponse à ordre de la Chambre du 20 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels sont les noms des membres de l'état-major militaire à North-Vancouver; 2. Quelles sont leurs fonctions respectives; 3. Quels sont le grade et la solde de chacun d'eux; 4. Quelle somme chacun d'eux a reçue; 5. A quelles dates respectives ces militaires se sont enrôlés, et depuis combien de temps ils forment partie de l'état-major. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

235*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 21 juin 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms, grades, soldes, nature des fonctions et les postes stationnaires de tous les officiers attachés aux quartiers généraux, Halifax, et employés dans les différentes sections du service militaire ou se rattachant en quelque manière que ce soit à la division militaire No 6. Présentée le 2 août 1917. M. Tobin.. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juillet 1917,—Liste complète des différentes commissions créées depuis le commencement de la guerre concernant les soldats, leur pension, les hôpitaux, etc., avec les noms des différents commissaires qui composent ces commissions. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Copie des états financiers du réseau du *Canadian Northern Railway*: 1. Bilan, au 30 juin 1916; 2. Relevé des garanties émises et des charges fixes, au 30 juin 1917; 3. Relevé du passif, au 15 juin 1917; 3 (a). Relevé du compte de l'équipement; 4. Liste des garanties fournies pour emprunts; 5. Revenu brut et revenu net, au 30 juin 1917; 6. Tableau comparatif des recettes, 1915, 1916 et 1917; 7. Relevé de la dépense au compte du capital et des améliorations pour l'année terminée le 30 juin 1917; 8. Milles en exploitation.—Aussi: Relevés faisant connaître les obligations, etc., autorisées, émises et en suspens; le produit net réalisé; l'intérêt payable pendant la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1917; les sommes estimées nécessaires pour la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1918, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Tronc et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

237*a*. Copie de l'acte de fiduciaire-hypothécaire garantissant une émission de $45,000,000 de valeurs garanties du *Canadian Northern Railway,* garanties par le gouvernement fédéral, émises sous l'empire de la législation de 1914.—Aussi: Copie de l'acte hypothécaire, daté le 26 juin 1916,—consenti par la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à Sa Majesté le Roi,—en nantissement de certaines avances faites à compte d'un prêt de $15,000,000 par Sa Majesté à la *Canadian Northern Railway Company.*—Aussi, Copie d'une vérification des comptes du revenu et des dépenses du réseau du *Canadian Northern Railway* pour les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1916 et pour janvier et février 1917. Présentée par sir Thomas White, le 8 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

237*b*. Relevé des sommes avancées par le gouvernement du Canada à la *Canadian Northern Railway Company* au compte des intérêts, jusqu'à ce jour.—Aussi: Les états financiers du *Canadian Northern Railwoy* qui suivent: 1. Bilan intérimaire porté au 30 avril 1917; 2. Relevé estimatif du coût de l'achèvement des lignes et termini, en voie de construction, et des arrangements financiers pour y pourvoir; 3. Relevé des comptes des entrepreneurs et d'autres entreprises non encore réglés au 30 juin 1917; 4. Mémorandum touchant les terres non vendues; 5. Relevé estimatif de la somme requise pour améliorations et matériel roulant pour une période de trois ans. Présentée par sir Thomas White, le 13 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

238. Copie du décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, recommandant qu'il n'y ait pas de réduction de l'allocation de séparation ou de pension dans les cas d'officiers, d'officiers à brevet et de sous-officiers consentant à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front; aussi, copie du décret du conseil, C.P. No 2008, du 20 juillet 1917, révoquant le décret du conseil, C.P. 1615, du 13 juin 1917. et modifiant le décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, relativement aux allocations de séparation et de pension pour ceux qui ont consenti à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front. Présentée par sir Edward Kemp, le 2 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre la Chambre de Commerce de la cité de Québec et le premier ministre, relativement au rapport de la Commission spéciale chargée d'étudier la question des chemins de fer. Présentée le 2 août 1917. *Sir Wilfrid Laurier.. .. ..Pas imprimée.*

240. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé des frais de voyage de Maurice Leblanc, contremaître général à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure).. .. ..Pas imprimée.*

241. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur local et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'île au Foin et l'île Paquin, chenal Graham, chenal de Rigaud, chenal de Hudson-Heights, Eglise de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile Perrot-Nord; depuis 1904; aussi, relevé des montant payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec la date des paiements; aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande au sujet des dits travaux, avant 1904.—Aussi: Réponse à ordre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, l'ingénieur local du district et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage exécutés aux endroits nommés ci-dessous; aussi, relevé du montant d'argent payé à diverses personnes ou compagnies, etc., pour ces travaux; aussi, copie de tous les relevés déjà présentés à ma demande, avant 1904: quai de l'Ile-Perrot, au nord et au sud; Eglise de l'Ile-Perrot; chenal de la baie Dorion; chenal du village de Vaudreuil; Pointe-Cavagnole; Como; chenal à Hudson-Heights; chenal Graham; chenal de la rivière Rigaud; chenal des îles aux Poires, rivière Ottawa; Pointe-Fortune, et chenal de Sainte-Anne de Bellevue.—Aussi, un état du montant des sommes payées à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec des relevés déjà présentés à ma demande au sujet des mêmes travaux antérieurement à 1904. Présentée le 8 août 1917. *M. Boyer.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

242. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement et aux réparations du quai de Finlay-Point. Présentée le 8 août 1917. *M. Chisholm.*
Pas imprimée.

243. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure au 1er septembre 1915, se rapportant aux quais, brise-lames et autres travaux publics situés dans le comté d'Antigonish, N.-E. Présentée le 8 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous documents, correspondance, rapports, comptes, bordereaux de paie, etc., se rapportant aux travaux faits aux quais de l'Etat à Cross-Point, Miguasha, Saint-Omer et New-Carlisle, Québec, depuis 1912. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière au quai de Marble-Mountain. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement du quai du havre de Margaree. Présentée le 13 avril 1917. *M. Chisholm*.. ..*Pas imprimée.*

246a. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au brise-lames dans le havre de Margaree. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

247. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au quai de Port-Hood. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

248. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit à l'établissement d'un havre à Inverness. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, pour copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement du Canada a construit des lignes de téléphone dans la Colombie-Britannique parallèlement à celles de la compagnie de téléphone d'Okanagan déjà en exploitation, et leur faisant concurrence. Présentée le 13 août 1917. *M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de toute correspondance dans le ministère des Travaux publics, à dater du 1er septembre 1915, concernant les quais, brise-lames et autres travaux publics dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 13 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de tous documents, archives, etc., en ce qui concerne le renvoi par le gouvernement fédéral à un tribunal d'interprétation des questions qui se rapportent au droit exclusif de pêche dans les eaux de marée, en la province de Québec. Présentée le 15 août 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 juillet 1917, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes attachées au service du commissaire du bétail vivant, dans la province de la Saskatchewan, avec mention des salaires et débours qui leur ont été payés, et du nombre d'étalons et des taureaux utilisés en cette province quand le bureau de ce commissaire y a été établi. Présentée le 15 août 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

253. Réponse à l'ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes, etc., échangés entre le ministère du Service Naval, ou celui de la Marine et des Pêcheries, et toute autre personne concernant la saisie de certains bateaux de pêche, d'outillage et d'équipement de pêche employés à la pêche illégale de homards dans le détroit de Northumberland, au cours de l'automne de 1916;—Aussi, des témoignages entendus devant M. G. Teed, bourgeois, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur en la matière, et de son rapport et verdict. Présentée le 16 août 1917. *M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

254. Réponse à l'ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense du Canada, la Commission des achats de guerre du Canada et le ministère de la guerre britannique, concernant une baguette d'entraînement pour tir à la cible et l'utilisation de cette baguette par ceux qui font partie de la force expéditionnaire canadienne. Présentée le 10 août 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à l'ordre de la Chambre du 7 juin juin 1917, pour un relevé faisant connaître: 1. Si le ministère de l'Agriculture fournit à ceux qui en font la demande des taureaux de race pour l'amélioration du bétail; 2. Si de ces animaux ont été envoyés dans le comté de Dorchester, et à quelle date; 3. Si oui, les animaux ainsi envoyés étaient la propriété du ministère de l'Agriculture, et à la demande de qui ils l'ont été; 4. Si oui, à quelles conditions ils ont été prêtés; 5. De qui le ministère a acheté les animaux en question; 6. Quel en a été le prix; 7. Si quelque fonctionnaire du ministère de l'Agriculture s'est enquis de l'endroit où ces taureaux se trouvent actuellement; 8. Si oui, quelle est la nature de son rapport; 9. Si ces taureaux sont utilisés pour les fins pour lesquelles le ministère de l'Agriculture doit en disposer. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme a été payée au *Sydney Daily Post* par tous les ministères pour impressions et annonces depuis le 1er novembre 1911. Présentée le 21 août 1917. *M. Kyte.* *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle est la somme totale payée le 1er novembre 1911 au *Halifax Herald*, à l'*Evening Mail*, de Halifax, et à la *Royal Print and Lithographic Company*, de Halifax, pour impressions, annonces et tout autre service. Présentée le 21 août 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Copie de tous les comptes, documents, réclamations, correspondance, etc., se rapportant aux demandes produites par toutes les personnes qui ont prétendu avoir subi des pertes ou des dommages lors de l'incendie des bâtisses du Parlement, en février 1916. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous les communications, lettres, rapports, pétitions et autres documents de la part des médecins et des associations médicales du pays, demandant le rappel de "La Loi des médicaments brevetés" et la présentation d'une nouvelle loi à ce sujet, afin de rendre plus efficace la surveillance de ces préparations médicinales et mettre sur la liste de prohibition ces drogues ou médecines qui sont dangereuses pour la santé en général et une incitation à certaines pratiques criminelles. Présentée le 21 août 1917. *M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

260. Copie de la correspondance échangée entre l'honorable Robert Rogers et le très honorable sir Robert Borden, premier ministre relativement à la démission de l'honorable M. Rogers comme ministre des Travaux publics du Canada. *(Sénat.)*. . . *Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre du Sénat en date du 11 juillet 1917, pour la production d'un état indiquant le nombre d'officiers et de soldats enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne qui ont été déclarés inaptes au service militaire; si les autorités militaires ont étudié la possibilité d'utiliser ces hommes d'autre façon; si ceux qui ont été déclarés inaptes au

VOLUME 21—*Suite.*

service continuent à toucher leur solde; le nombre de déserteurs dans les divers corps de l'armée expéditionnaire, du 1er octobre 1914 au 1er juin 1917; et le nombre de soldats libérés de l'armée expéditionnaire, depuis le 1er octobre 1914. (*Sénat.*)
Pas imprimée.

262. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 juin dernier, pour la production d'un état indiquant: 1. Le nom et le grade de chaque officier, commissionné ou provisoire, qui faisait partie du 78e régiment (*Highlanders*). du comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. lors de la déclaration de la guerre, au mois d'août 1914; 2. Combien de temps chacun de ces officiers a fait partie du dit régiment. 3. (*a*) Le nom de chacun des dits officiers qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 4. Le nom de chaque personne qui, depuis le début de la guerre, a été attachée au dit 78e régiment à titre d'officier provisoire. la date de son entrée dans le régiment et son grade; 5. (*a*) Le nom de chacun des officiers mentionnés au paragraphe 4, qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 6. Le nom de chacun des officiers mentionnés dans les précédents paragraphes, qui a été en activité de service au front; les régiments dont il a fait partie et le temps qu'il a été ainsi en activité de service; 7. Des détails relatifs à chacun des dits officiers et spécifiant l'endroit où se trouvait chacun des dits officiers le 1er mai 1917, le régiment dont il faisait partie et le grade qu'il avait à cette date-là; 8. Si quelqu'un de ces officiers est allé à la ligne de feu depuis le 1er mai, indiquer son nom, son régiment, son grade et la date de son enrôlement pour service outre-mer. (*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général en date du 8 courant pour toute la correspondance entre le ministère de la Milice et de la Défense et Clarence J. McCuaig, aussi entre ce dernier et le premier comité d'achat nommé par sir Robert Borden, dont l'honorable Robert Rogers était le président et entre le dit Clarence J. McCuaig et le comité dont l'honorable sir Edward Kemp est ou était le président ou avec l'un des membres du dit comité. (*Sénat.*).. ..*Pas imprimée.*

264. Huitième rapport annuel de la Commission de conservation pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er septembre 1917..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de nouveaux édifices et bureaux ont été loués par les différents ministères du gouvernement en la cité d'Ottawa au cours des années civiles 1914, 1915, 1916 et 1917; 2. Quels sont les noms des locateurs, la durée du bail et le loyer en ce qui regarde chaque location; 3. Par quel ministère est occupé chacun de ces locaux. Présentée le 3 septembre 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juillet 1917,—Copie de toute correspondance concernant la concession aux chalutiers à vergue enregistrés aux Etats-Unis du privilège d'entrer dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, d'acheter des provisions, d'engager des matelots, etc., sans avoir un permis à cet effet, tel que prescrit aux termes du *modus vivendi*. Présentée le 3 septembre 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

267. Copie d'un contrat daté le 8 mars 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Wallace Shipyards, Limited*, pour la construction et livraison d'un navire à voiles en bois auxiliaire.—Aussi, Copie d'un contrat daté le 1er juin 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Lamond and Harrison* pour la construction et livraison d'un navires à voiles en bois auxiliaire. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 3 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat pour la production des documents déposés conformément à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1916, demandant une copie de toute la correspondance et de tous les rapports concernant les réclamations des chasseurs de phoques de la Colombie-Britannique, en vertu du traité passé avec les Etats-Unis, ainsi que pour la production de toutes les pièces relatives à cette question. (*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

269. Copie du décret du conseil, C.P. No 2245, daté le 3 septembre 1917, nommant le sous-ministre de la Justice Oliver Mowat Biggar, de la cité d'Edmonton, John H. Mosse, de la cité de Toronto, Louis Loranger, de la cité de Montréal, et le lieutenant-colonel H. A. C. Machim, de la ville de Kenora, Ont., pour constituer un conseil aux fins de prêter leur avis et leur assistance dans l'administration et l'application de la Loi du Service militaire, 1917, sous le nom de Conseil du Service militaire. Présentée par sir Robert Borden, le 4 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de tous les rapports, lettres, télégrammes, correspondance et documents se rapportant au choix des quartiers d'hiver du 210e bataillon, à Regina et à Moosejaw, respectivement. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à la nomination d'un homme en charge des signaux de tempête à Grand-Etang et à Margaree-Harbour. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les diverses routes postales rurales établies dans la circonscription de Qu'Appelle depuis le 1er janvier 1916, leur situation et la date de leur établissement; aussi, indiquant toutes les routes postales actuellement en voie d'établissement ou qui sont présentement à l'étude dans la dite circonscription. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle).*
Pas imprimée.

273. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit se rapportant au changement du parcours de la malle rurale Inverness-Margaree de l'ouest à l'est de la rivière Margaree, entre Margaree Forks et Chapel Bridge. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Chisholm.*
Pas imprimée.

274. Copie du décret du Conseil, C.P. No 2199, daté le 10 août 1917,—Règles et Règlements édictés aux lieu et place des classifications, Règles et Règlements contenus dans le décret du Conseil, C. P. No 1296, daté le 15 mai 1917, concernant les insignes et médailles de guerre accordés aux membres de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

275. Copie d'un décret du Conseil, C.P. No 2552, daté le 13 septembre 1917, recommandant que les certificats de naturalisation puissent être émis, en vertu de la Loi de naturalisation, 1914, aux aubains de descendance ennemie qui ont résidé durant plusieurs années en Canada, s'il est démontré qu'ils sont franchement en sympathie avec le Royaume-Uni et ses alliés, en la guerre actuelle, et qu'ils n'ont pas d'affiliations ou relations pro-allemandes ou avec un autre aubain ennemi. Présentée par sir Robert Borden, le 14 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

276. Copie de la *Gazette du Canada,* datée le 12 septembre 1917, contenant une liste des noms de l'endroit des tribunaux établis pour examiner et décider en la matière des certificats d'exemption du service militaire. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 15 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

277. Copies des décrets du Conseil datés respectivement les 15 et 17 septembre 1917, nommant les registraires pour les provinces de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick, de Québec, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de l'Ile-du-Prince-Edouard, en vertu des dispositions et pour les fins de la Loi du Service militaire, 1917. Présentées par sir Robert Borden, le 17 septembre 1917.. ..*Pas imprimées.*

278. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 2 mai 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et de tous les télégrammes, lettres, etc., adressés à l'un ou l'autre des employés du gouvernement, ou reçus de quelqu'un d'entre eux, au sujet des améliorations à apporter et de l'équipement à fournir à la station de sauvetage de Whitehead, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean.*
Pas imprimée.

VOLUME 21—*Fin.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au dragage et à la construction d'un quai à Mabou-Harbour. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, du 13 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quelles sont les différentes sommes payées pour courtage et frais en ce qui concerne le placement des différents emprunts effectués par le Canada depuis 1914; 2. Quelle est la somme respective imputable à chaque emprunt. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre de la Chambre, du 5 septembre 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande de construction d'un quai public à Chimney-Corners, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Chisholm*. . . . . .*Pas imprimée.*

282. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 août 1917,—Copie de tous comptes, pièces justificatives, télégrammes, lettres, etc., concernant les paiements faits à George H. Boyce, de Windsor, N.-E., contremaître de district du ministère des Travaux publics, depuis sa nomination à cet emploi. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre du Sénat en date du 1er mars 1916, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et les chambres de commerce de la Colombie-Britannique, et aussi entre le gouvernement et l'Association des manufacturiers canadiens relativement à la demande des chambres de commerce de la Colombie-Britannique de la nomination d'un officier des douanes au port de New-York. *(Sénat.)*. . . . . .*Pas imprimée.*

284. Réponse partielle à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un relevé contenant le nom de chaque juge de la Cour suprême, des Cours de districts et de comté, dans toutes les provinces du Canada, en l'an 1916, et un état des sommes payées à chacun de ces juges au cours de la dite année, en (*a*) salaires; (*b*) frais de déplacement; (*c*) allocations de toute nature; (*d*) rémunérations pour avoir siégé comme commissaires; (*e*) rétributions de tout genre; et donnant aussi les noms des juges qui ont siégé comme commissaires ou rendu d'autres services au public sans exiger de rémunération. *(Sénat.)* *Pas imprimée.*

285. Réponse à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat tous les documents relatifs à l'achat par le ministère de la Milice de "Bonnie Bel air" de M. W. T. Rodden, qui constitue une partie du numéro (9) aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Lachine, et particulièrement le rapport des avocats qui ont fait l'examen des titres de la propriété. *(Sénat.)*. . . . .*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTÈRE DU COMMERCE

PARTIE V

STATISTIQUES RELATIVES AUX GRAINS

COMPILÉES PAR LA DIVISION DE L'INSPECTION, AU MINISTÈRE, À OTTAWA

Pour l'exercice budgétaire terminé le 31 mars 1916,
L'année de récolte terminée le 31 août 1916,
Et la saison de navigation terminée le 14 décembre 1916.

ET

RAPPORT DU BUREAU DE LA COMMISSION DES GRAINS

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

[N° 10d—1917.]—A.

FORT-WILLIAM, ONT., 27 décembre 1916.

Au très honorable Sir GEO. E. FOSTER, K.C.M.G.,
Ministre du Commerce,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, conformément aux dispositions de l'article 14 du chapitre 27, 2 George V, de la "Loi sur les Grains".

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

J. P. JONES,
Commissaire des grains.

W. D. STAPLES,
Commissaire des grains.

C. BIRKETT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE 1.

PAGES.

Bureaux des examinateurs, des types officiels et des expertises—

1. Bureau des examinateurs 1-2
2. Bureaux des étalons des grains 2-3
3. Bureaux des expertises du grain 3-4

CHAPITRE 2.

Rapport de l'inspecteur en chef .....

CHAPITRE 3.

Rapport du régistrateur 6

CHAPITRE 4.

Rapport du peseur en chef 7-15

CHAPITRE 5.

Rapport *re* patentes et cautionnement—

(*a*) Patentes et cautionnement 16-17
(*b*) Quais de chargement 18
(*c*) Agents temporaires 19
(*d*) Wagons hors de tour 19
(*e*) Plaintes 19
(*f*) Cautionnements forfaits 20

CHAPITRE 6.

Tarifs des élévateurs—

(*a*) Tarif—Elévateurs de tête de ligne, 1916-17 22-23
(*b*) Tarif—Elévateurs intérieurs de tête de ligne, 1916-17 23-24
(*c*) Tarif—Elévateurs régionaux, 1916-17 24-26

CHAPITRE 7.

Surplus et déficits dans les élévateurs de tête de ligne—

(*a*) Surplus et déficits dans les élévateurs de tête de ligne, tels que préparés par le maître peseur et l'inspecteur en chef 27-68
(*b*) Allocation de $\frac{1}{8}$ de boisseau par 1,000 faite par les élévateurs de tête de ligne pour la saison de navigation 1916 69

CHAPITRE 8.

Décisions, ordres et séances du bureau—

(*a*) Quelques décisions du bureau 70-89
(*a*) Plaintes de différents fermiers prétendant que les pesées des élévateurs régionaux leur sont préjudiciables 70-74
(*b*) Déficit sur le chargement du yapeur *Briton*, 12 octobre 1915 74-77
(*c*) Plainte du Dr Patrick contre *Lake of the Woods Milling Company* 77-80
(*d*) Plainte de P. M. Friesen contre *Lake of the Woods Milling Company* 80-83
(*e*) Plainte de Ivan Crosby contre *Standard Elevator Company* 83-89
(*b*) Ordres émis par le Bureau 89
(*c*) Séances du Bureau 90

CHAPITRE 9.

PAGES.

Revenus—Dépenses 91-94

CHAPITRE 10.

Rapport de l'Ingénieur en Chef 95-96

MEMORANDUM.

Laboratoire de recherches, consacré aux grains 97-99

APPENDICE A.

RAPPORT DU STATISTICIEN.

PAGES.

1. Elévateurs de transfert de l'est—
   - Arrivages 100-105
   - Expéditions 106-111

2. Fort-William et Port-Arthur—
   - Arrivages et expéditions à chaque endroit 112
   - Arrivages et expéditions, par élévateurs et chemins de fer 114-120
   - Arrivages et expéditions de criblures, etc 121
   - Déductions sur wagons 113
   - Déductions sur cargaisons 122-125
   - Expéditions par navires aux ports du Canada et des Etats-Unis, année de récolte 1915-16 126

3. Winnipeg—
   - Wagons inspectés, par chemins de fer 127
   - Wagons inspectés, par chemins de fer et par provinces 128
   - Destination indiquée des wagons inspectés 129
   - Nombre de wagons de blé inspectés, années de récolte 1900-01 à 1915-16 130-131

4. Elévateurs régionaux—
   - Quantité de chaque sorte de grain manutentionné, par provinces et par chemins de fer 132-134

5. Proportion de la récolte évaluée, inspectée et livrée, années de récolte 1901-02 à 1915-16 135

6. Prix—
   - Blé—Prix quotidien, au comptant 136
   - Comparaison quotidienne avec l'année de récolte 1914-15 137-146
   - Variations mensuelles—Années de récolte 1907-08 à 1915-16 147
   - Variations annuelles—Années de récolte 1907-08 à 1915-16 147
   - Prix hebdomadaires au comptant, aux points terminus de l'Amérique du Nord 148-159
   - Prix et classes, minimum et maximum quotidiens—Winnipeg, Minneapolis et Duluth 160-179
   - Tableau comparatif, livraisons futures—Winnipeg, Minneapolis et Duluth 180-181

1. Relevé des quantités de grain déchargé dans les élévateurs de transfert de l'est, de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, saison de navigation 1916, avec surplus ou déficit d'après le rapport du déchargement 182 187
2. Résumé des quantités de grain déchargé dans les élévateurs de transfert de l'est—ports canadiens et américains—de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, etc 188
3. Relevé donnant les quantités de grain en entrepôt d'hiver sur des vaisseaux et dans des ports canadiens 189
4. Relevé des quantités de grain transportées par les navires chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1916, classifiées par compagnies de navigation, et selon les rapports du point de déchargement 190-210

CHAPITRE I.

BUREAUX DES EXAMINATEURS, DES ÉTALONS ET DES EXPERTS.

PARTIE I.—BUREAUX DES EXAMINATEURS DES GRAINS.

1. De l'Ouest.—W. L. Parrish, A. R. Hargraft, G. V. Hastings, D. Horn, Prof. S. A. Bedford, Prof. J. Bracken, Saskatoon; C N. Bell, secrétaire.

2. Toronto.—John Carrick, Thos. Flynn, A. O. Hogg, W. D. Matthews, C.P. Watts; F. G. Morley, secrétaire.

3. Montréal.—A. G. Burton, Jas. Caruthers, C. S. Esdaile, E. S. Jaques, Adam G. Thompson; J. S. Cook, secrétaire.

Le Bureau des Examinateurs de la Division Est ne s'est pas réuni durant l'année terminée le 31 août 1916.

RAPPORT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES GRAINS DE LA DIVISION OUEST.

WINNIPEG, 17 avril 1916.

Aux commissaires des grains:

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à vos instructions, le Bureau des Examinateurs a fait subir un examen, à Fort William, à vingt-huit postulants aux fonctions d'inspecteur ou de sous-inspecteur des grains; cet examen a eu lieu du 4 au 6 avril inclusivement.

MM. S. Spink, W. L. Parrish, G. V. Hastings, et l'inspecteur en chef des grains, Geo. Serls, ont dirigé cet examen, MM. Parish et Serls étant présents à Fort-William.

Il a été soumis aux candidats 102 échantillons de grains, de différentes classes et sortes, trois points étant attribués pour chaque réponse exacte, de telle sorte que le maximum possible des points était 306. Le Bureau avait décidé que les candidats devraient obtenir au moins 225 points pour recevoir un certificat d'aptitude comme sous-inspecteur et 255 points pour celui d'inspecteur.

Sur les vingt-huit candidats qui se sont présentée, trois ont été jugés aptes à remplir les fonctions d'inspecteur et quatorze autres ont reçu un certificat d'aptitude comme sous-inspecteur.

Ci-dessous sont les noms des candidats admis:

Inspecteurs.

Francis George Ritchie	Port-Arthur, Ont.
Albert Preston	Fort-William, Ont.
William Thornber	" "

Sous-inspecteurs.

Earl Wellington Cliff	Fort-William, Ont.
Philip Joseph Smith	" "
David Arthur Benson	" "
John Donald McQueen	" "
Albert Kelly	Port-Arthur, Ont.
Hector Henry Broomfield	Fort-William, Ont.
Thomas Morton Ferguson	" "
Thomas Edward Irons	" "
Clifford E. Robertson	" "
John Thomas Wright	" "
Herbert Priscott	" "
Harold Alexander Thomas	Port-Arthur, Ont.
Rudolph J. Cousineau	" "
James Henry Booth	" "

Les diplômes ordinaires ont été envoyés à chacun des candidats admis.

Si vous désirez de plus amples informations concernant les détails de l'examen, je me ferai un plaisir de vous les fournir.

C. N. BELL,
Secrétaire.

PARTIE II.—BUREAUX DES ÉTALONS DES GRAINS.

1. De l'Ouest.—Peter Ferguson, Tate, Sask.; E. J. Phin, Moosomin, Sask.; Christian Johnson, Baldur, Man.; Jas. Riddell, Rosebank, Man.; D. W. McCuaig, Portage-la-Prairie, Man.; l'hon. W. R. Motherwell, Régina, Sask.; F. W. Sirrett, Minnedosa, Man.; Wm. Lothian, Pipestone, Man.; K. Campbell, Brandon, Man.; W. A. Matheson, Winnipeg, Man.; W. A. Black, Montréal, Qué.; T. W. Lines, Strathcona, Alta; G. R. Crowe, président, Winnipeg, Man.; Thos. A. Crane, Montréal, Qué.; A. R. Hargraft, Winnipeg, Man.; M. McLaughlin, Toronto, Ont.; W. H. Fairfield, Lethbridge, Alta; C. B. Watts, Toronto, Ont.; John I. McFarland, Strathcona, Alta; Wm. Carson, Calgary, Alta; D. Horn, Winnipeg, Man.; T. A. Crerar, Winnipeg, Man.; C. N. Bell, secrétaire, Winnipeg.

2. De l'Est.—Toronto: C. W. Band, Murray Brown, John Carrick, Thos. Flynn, F. W. Hay, A. O. Hogg, W. D. Matthews, J. T. Melady, H. L. Rice, C. B. Watts, D. B. Wood; F. G. Morley, secrétaire.

Montréal: H. D. Dwyer, Jos. Quintal, A. P. Stewart, Adam G. Thompson, Norman Wight; J. S. Cook, secrétaire.

COPIE DES PROCÈS-VERBAUX DE LA SÉANCE DU BUREAU DES ÉTALONS DES GRAINS DE L'OUEST.

WINNIPEG, 2 octobre 1916.

Bureau des commissaires des grains du Canada.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur la séance annuelle du Bureau des étalons de grains, division ouest, qui a eu lieu à Winnipeg le 28 septembre dernier.

Président, l'hon. W. R. Motherwell, M. McLaughlin, C. Johnson, W. F. Sirrett, C. B. Watts, W. H. Fairfield, K. Campbell, Wm. Lothian, J. W. Scallion, D. W. McQuaig, Peter Ferguson, H. J. Phin, J. I. McFarland, Wm. Carson, W. A. Matheson, A. R. Hargraft, James Riddell et C. N. Bell, secrétaire.

En l'absence de M. G. R. Crowe, président, l'assemblée a élu l'hon. W. R. Motherwell pour occuper le fauteuil.

Il fut décidé que les condoléances du Bureau seraient envoyées aux familles de feu MM. S. Spink, S. A. McGaw, George McCullock et le sénateur Finley Young, tous décédés au cours de l'année dernière.

Il a été officiellement résolu que les types marchands de l'an dernier pour les blés nos 4, 5 et 6 seraient conservés en vigueur et qu'en l'absence d'une quantité suffisante d'échantillons de blé de ces classes dans lesquels on pourrait puiser les échantillons-étalons à distribuer, ces échantillons seraient choisis par une commission que le Bureau désigna, en vertu des dispositions de l'article 88 de la Loi des Grains du Canada.

Ensuite, le Bureau choisit et approuva les types marchands ci-après: (concurremment avec ceux ci-dessus.)

N° 4	Special.	Poids minimum,	54	livres.
N° 5	"	"	51	"
N° 6	"	"	48	"

Ces types marchands furent établis pour permettre la mise sur le marché de grandes quantités de grain racorni pendant sa croissance sous l'action de la rouille, etc.

Le bureau a également établi et défini les types commerciaux ci-après:—

L'orge fourragère comprendra toute orge endommagée pesant moins de 42 livres au boisseau, à la discrétion de l'inspecteur.

Tout blé inférieur à la classe n° 6 sera classifié fourrager, à la discrétion de l'inspecteur.

C. N. BELL,
Secrétaire.

Le bureau des étalons des grains, division est, ne s'est pas réuni durant l'année terminée le 31 août 1916.

PARTIE III.—BUREAUX DES EXPERTS EN GRAIN.

1. Winnipeg.—G. V. Hastings, G. R. Crowe, D. D. Young, W. W. McMillan, W. A. Matheson, W. L. Parrish, Alex. Reid, W. H. McWilliams, Thos. Thompson; C. N. Bell, secrétaire.

2. Calgary.—Wm. Carson, Angus C. Robertson, C. M. Hall, D. S. Munroe, W. W. Cumming, Arthur Pierson, E. J. Fream; D. O. McHugh, secrétaire.

3. Toronto.—C. W. Band, Murray Brown, John Carrick, D. O. Ellis, Thos. Flynn, A. O. Hogg, W. D. Matthews, J. T. Melady, H. Shaw, O. B. Watts, F. G. Morley, secrétaire.

4. Montréal.—C. B. Esdaile, A. G. Burton, Jas. Carruthers, E. S. Jacques, Jos. Quintal, Adam G. Thompson; J. S. Cook, secrétaire.

RAPPORT DU BUREAU DES EXPERTS DE WINNIPEG.

Mois.	Nombre d'expertises faites.	Nombre de wagons augmentés.	Nombre de wagons diminués.	Nombre de wagons maintenus.
1915.				
Septembre	9	0	0	9
Octobre	31	4	0	27
Novembre	72	4	3	65
Décembre	43	2	1	40
1916.				
Janvier	15	0	1	14
Février	15	1	0	14
Mars	12	1	1	10
Avril	10	1	1	8
Mai	14	0	3	11
Juin	10	0	2	8
Juillet	8	0	1	7
Août	9	3	0	6
Total	248	16	13	219

C. N. BELL,
Secrétaire.

RAPPORT DU BUREAU DES EXPERTS DE CALGARY.

Mois.	Nombre d'expertises faites.	Nombre de wagons augmentés.	Nombre de wagons diminués.	Nombre de wagons maitenus.
1915.				
Septembre	11	2	0	9
Octobre	17	3	1	13
Novembre	5	2	1	2
Décembre	11	4	0	7
1916.				
Janvier	7	4	0	3
Février	5	0	0	5
Mars	10	1	0	9
Avril	2	0	0	2
Mai	0	0	0	0
Juin	1	0	0	1
Juillet	1	0	0	1
Août	4	1	1	2
Total	74	17	3	54

D. O. McHUGH,
Secrétair.

RAPPORT DU BUREAU DES EXPERTS DE TORONTO—DU 1ER SEPTEMBRE 1915 AU 31 AOÛT 1916.

Pendant cette année, il a été accompli 39 expertises; de ce nombre, 19 classifications ont été maintenues, 19 élevées et 1 abaissée.

RAPPORT DU BUREAU DES EXPERTS DE MONTRÉAL.

Au cours de l'année écoulée entre le 1er septembre 1915 et le 31 août 1916, le bureau des experts de Montréal n'a eu aucune expertise à faire.

CHAPITRE II.

RAPPORT DE M. GEO. SERLS, INSPECTEUR EN CHEF.

A la Commission des grains.

MESSIEURS,—En ma qualité d'inspecteur en chef, je vous envoie ci-inclus mon rapport annuel pour l'année de récolte 1915-16.

DIVISION DE L'OUEST.

La récolte de 1915 fut la plus considérable entre toutes celles que le personnel de l'inspection ait eu à manipuler. Le nombre total des wagons inspectés a atteint 354,039 au lieu de 122,832 pour la récolte de 1914-15.

La moisson s'étant faite plus tardivement que l'année précédente, le transport du grain n'a pas commencé avant le milieu de septembre; il se précipita comme une avalanche et se continua jusqu'à la fin d'août 1916, ce qui nécessita l'emploi d'un personnel important durant toute l'année.

La qualité de la récolte était bonne, environ 80 pour cent étant classé dans les types commerciaux.

DIVISION DE L'EST.

Dans la division est, la somme du travail accompli excéda légèrement celle de l'année précédente, et sous l'habile direction de l'inspecteur A. A. Bowen, le déficit a été sensiblement réduit.

CHAPITRE III.

RAPPORT DE M. GEO. SERLS, RÉGISTRATEUR.

A la Commission des grains.—

MESSIEURS,—En ma qualité de régistrateur en chef, je vous transmets ci-inclus mon rapport annuel sur les opérations accomplies par le service que je dirige, pendant l'année de récolte 1915-16.

En raison de l'exceptionnelle importance de la récolte, le travail de cette division a été beaucoup plus considérable que les années précédentes.

Le personnel du bureau, tant à Winnipeg qu'à Fort-William, eut fort à faire pour suffire à sa besogne et éviter tous retards dans le renvoi aux élévateurs de têtes de ligne des reçus d'entrepôt, après les avoir enregistrés.

Au total, il a été enregistré, pendant l'année, 378,066,848 boisseaux et il en a été annulé 367,484,316 au lieu de 110,534,871 boisseaux enregistrés et 113,108,461 boisseaux annulés pendant l'année de récolte 1914-1915.

Vous trouverez ci-dessous le détail de ces chiffres, pour chaque espèce de grain enregistré ou annulé, y compris les élévateurs de tête de ligne du gouvernement canadien:

Blé enregistré	284,878,453
Avoine enregistrée	76,919,110
Orge enregistré	9,823,803
Lin enregistré	5,380,877
Grain mélangé	1,048,841
Seigle mélangé	15,704
Blé annulé	278,983,924
Avoine annulée	72,816,407
Orge annulé	9,556,792
Lin annulé	5,394,379
Grain mélangé	717,991
Seigle	14,823

A cause de l'énormité des stocks en entrepôt dans les élévateurs de tête de ligne au 31 juillet et en considération du grand nombre de reçus qui arrivaient en quantités inaccoutumées à cette époque de l'année, il semblait presque impossible d'entreprendre l'opération du pesage. Par conséquent, les états habituels des reçus d'entrepôt émanant des différentes compagnies exploitant les élévateurs de tête de ligne non rentrés au 31 juillet, ne furent pas préparés.

Cependant les conditions s'étant modifiées vers la fin d'août, on commença à procéder à l'inventaire. Les états sont établis au fur et à mesure qu'ils sont réclamés par le personnel du peseur en chef.

CHAPITRE IV.

RAPPORT DE M. J. G. WHITE, PESEUR EN CHEF.

Au bureau de la Commission des grains.—

MESSIEURS,—Veuillez trouver ci-inclus mon rapport pour l'année terminée le 31 août 1916.

BALANCES.

Il existe dans les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur 166 balances, c'est-à-dire dix de plus que l'an dernier.

Au cours de l'année, *The Mutual Elevator Company* a construit un entrepôt de 500,000 boisseaux, dans lequel elle a installé trois balances à trémie de 60 tonnes. *The*

N. M. Paterson Company et *Davidson and Smith* ont également agrandi leurs entrepôts, chacune de ces compagnies a ajouté à son équipement une balance de 60 tonnes; cinq balances à plateforme ont été aussi placées sous ma juridiction.

Dans les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur, à Moosejaw, Saskatoon et Calgary, il y a 18 balances à trémie de 60 tonnes, 6 balances automatiques et 5 à plateforme; et à l'élévateur de tête de ligne de Vancouver, l'on trouve trois balances à trémie de 60 tonnes, 3 balances d'expédition automatiques et 4 balances pour la mise en sac automatique, formant un total de 205 balances sous ma surveillance et mon inspection, soit 23 en sus de l'an dernier. (Voir l'état détaillé ci-annexé.)

Inspection des balances.

Toutes ces balances, sauf celles de Vancouver inspectées une seule fois, ont été soumises à une inspection rigide, à deux reprises, durant l'année de récolte 1915-16, la première avant l'ouverture de la navigation et la seconde avant le mouvement des grains de la récolte nouvelle.

L'une de ces inspections a été faite en ma qualité officielle d'inspecteur des poids et mesures pour le ministère du Revenu de l'Intérieur; lors de cette inspection, des certificats de vérification ont été émis, et les honoraires d'inspection ont été perçus et versés aux fonctionnaires compétents, de la manière suivante:

Pour Fort-William et Port-Arthur, à R. McKay, de Winnipeg	$ 845 75
" Moosejaw, à D. J. McLean, de Regina	37 80
" Saskatoon, à C. W. Johnston, de Saskatoon	37 20
" Calgary, à J. W. Costello, de Calgary	37 80
" Vancouver, à J. J. Dutton, de Vancouver	78 20
Total des droits perçus	$1,036 75

Cette inspection est l'inspection annuelle ordonnée par l'article 13 de la Loi des Poids et Mesures.

Outre cette inspection annuelle, j'ai fait durant l'année ,en ma qualité de peseur en chef de la commission, une seconde inspection de toutes les balances dans les élévateurs sous ma juridiction tant à Fort-William et à Port-Arthur que dans les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur. Cette seconde inspection, destinée à m'assurer du bon fonctionnement des balances n'a donné lieu à aucun honoraire. Il a été procédé également à un grand nombre d'épreuves spéciales, lorsque la régularité des pesées était contestée.

Réparations aux balances.

Un mécanicien spécialiste est employé par les compagnies exploitant les élévateurs de Fort William et de Port-Arthur; de la sorte, ces balances demeurent justes et sont entretenues en parfaite condition. La manipulation fréquente des poids que l'on doit enlever après chaque pesée, cause une certaine usure de ces poids; pour obvier à cet inconvénient, il est projeté de fournir au mécanicien une balance spéciale qui lui permettra de peser plus fréquemment les poids afin d'en constater l'usure; les arrangements nécessaires avec les compagnies d'élévateurs sont en cours. Toutes les opérations d'ajustement ou de déplacement se font sous ma surveillance, et avant d'être mises en service, les balances sont soigneusement éprouvées.

Inspection dans l'est.

L'inspection des balances dans les élévateurs des ports de la baie et aux têtes de ligne de l'est est faite semestriellement par M. A. A. Bowen, inspecteur et maître peseur de la division est, ayant sa résidence à Montréal, lequel transmet au peseur en

chef, pour être soumis à la Commission un rapport mensuel relatant toutes les balances inspectées ou rejetées par lui, et un rapport annuel couvrant toutes ses opérations de l'année.

Personnel de la division du pesage.

Au 1er septembre 1915, le nombre des employés de la division du pesage était:

A Port-Arthur et Fort-William	56
Employés temporaires durant la presse de l'automne	42
Total	98
Renvoyés à la clôture de la navigation	29
	69
Réengagés en mai 1916	21
A Fort-William et Port-Arthur au 1er septembre 1916	90
A Kenora	1
A Keewatin	1
A Winnipeg	12
A Moosejaw	1
A Saskatoon	2
A Medicine-Hat	2
A Calgary	3
A Edmonton	1
A Vancouver	2
Total	115

Les salaires de dix peseurs dans les localités de l'ouest sont garantis par les firmes pour le compte desquelles les pesages sont faits.

En raison de l'exceptionnelle abondance de la récolte, certains élévateurs ont dû travailler jour et nuit et des peseurs supplémentaires ont dû être ajoutés au personnel, afin de suffire à la besogne.

Depuis le commencement de la guerre, onze peseurs à la tête des lacs ont demandé et obtenu un congé afin de s'enrôler dans l'armée canadienne; la plupart d'entre eux ont été sur la ligne de feu, deux ont été tués et trois sont actuellement dans les hôpitaux, à la suite de blessures.

Un certain nombre de soldats réformés ont trouvé un emploi dans le service que je dirige.

Pesage.

Grain reçu par voie ferrée:

Durant l'année de récolte terminée le 31 août 1916, il a été pesé aux élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur 265,436 wagons de grain de l'ouest, soit approximativement 354,705,000 boisseaux, à l'exclusion des wagons de transfert.

Pesage des cargaisons.

Du 1er septembre 1915 au 31 août 1916, il a été pesé 1849 cargaisons de navires, s'élevant à 330,563,000 boisseaux de grain de toutes classes, 12,458,833 livres de grain mélangé et 74,325 tonnes de criblures d'élévateurs. Ces chiffres ne comprennent pas les expéditions par wagons ,dont on trouvera les détails dans le rapport du statisticien, mais il n'est pas exagéré de dire que plus de 700 millions de boisseaux ont été pesés à la tête des lacs au cours de l'année dernière.

Fuites dans les wagons.

L'état suivant indique le nombre des wagons dans lesquels des fuites ont été constatées, à leur arrivée aux élévateurs, durant l'année:

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ des wagons avec fuite pour l'année de récolte du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.

Mois.	Via C.P.R.	Via C.N.R.	Via C.T.P.	Total.
1915.				
Septembre	1,371	450	30	1,851
Octobre	1,993	755	75	2,823
Novembre	2,060	366	50	2,476
Décembre	1,167	223	34	1,424
1916.				
Janvier	339	105	26	470
Février	273	61	33	367
Mars	449	74	29	552
Avril	440	150	26	616
Mai	791	382	44	1,217
Juin	760	410	29	1,199
Juillet	629	417	38	1,084
Août	512	237	8	757
	10,784	3,630	422	14,836

Dans tous les cas ci-dessus, l'expéditeur fut promptement avisé, ce qui non-seulement, lui permit de se faire dédommager, mais évita les plaintes de déficit qui sont habituellement envoyées au peseur en chef, afin d'enquête.

Pour satisfaire aux demandes des expéditeurs, des compagnies d'élévateurs, des compagnies de chemins de fer et des courtiers en grain, des milliers de rapports sur l'état des wagons à leur arrivée ont dû être envoyés, absorbant le travail presque entier d'un commis, pour ce seul objet.

RELEVÉ donnant le nombre de wagons arrivés à Fort-William et à Port-Arthur avec un sceau défectueux, durant l'année du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.

Mois.	Via C.P.R.	Via C.N.R.	Via G.T.P.
1915.			
Septembre	1,167	75	24
Octobre	3,021	156	199
Novembre	3,512	222	184
Decembre	2,127	181	135
1916.			
Janvier	500	71	42
Février	344	18	49
Mars	547	42	53
Avril	675	92	41
Mai	2,357	183	37
Juin	1,798	221	25
Juillet	1,721	260	39
Août	1,780	199	23
	19,549	1,720	851

Résumé—Via C.P.R	19,549
" C.N.R	1,720
" G.T.P	851
Total pour les trois voies ferrées	22,120
Nombre de wagons déchargés	265,436

Moyenne des wagons arrivant avec un sceau défectueux, 12 par 1,000.

DÉFICITS—VAISSEAUX.

Au cours de l'année, il a été transporté, par vaisseaux, 192,588,364 boisseaux de blé dans les ports des Etats-Unis, et 137,975,296 boisseaux dans les ports canadiens.

Les déficits constatés dans les cargaisons déchargées dans les ports américains sont beaucoup plus élevés que ceux qui se sont produits dans les cargaisons déchargées dans les ports canadiens.

Dans l'un et l'autre cas, ces cargaisons ont été mises à bord et pesées sous l'étroite surveillance des préposés du gouvernement, toutes les manches à grain des balances ayant été enfermées dans les compartiments d'expédition et les clefs étant restées en la possession des fonctionnaires responsables, non-seulement en vue de l'exactitude de la pesée mais aussi durant l'opération de la descente, dans le vaisseau, du grain provenant des compartiments d'expédition; ce fonctionnaire ayant le devoir de faire un prompt rapport sur les accidents ou les fuites susceptibles de se produire au cours du chargement.

Arrivées à destination, ces cargaisons ont été pesées dans les élévateurs de déchargement, par les propres peseurs des compagnies qui travaillent fréquemment pendant de longues heures, avec précipitation, le plus souvent sans surveillance ni contrôle; et les rapports de déficits sont basés sur les résultats des pesées effectuées de cette manière.

Si l'on compare les deux méthodes, il saute aux yeux que les pesées faites sous la surveillance de l'état devraient être acceptées comme exactes, de préférence à celles effectuées aux entrepôs de déchargement, dans les conditions que nous venons d'indiquer.

Il a été reçu de nombreuses plaintes. Toutes ces plaintes, de même que les états révélant un déficit dépassant la déperdition normale, ont fait l'objet d'investigations qui, presque toutes, ont démontré que la pesée était juste et que les vaisseaux avaient reçu l'exacte quantité de grain consignée.

Il a été revélé que, dans trois cas, le déficit provenait de grain répandu, tombé des manches; ces pertes ont été couvertes au moyen d'un ajustement allouant 735 boisseaux de blé.

DÉFICITS—WAGONS.

Il a été déchargé 265,436 wagons aux têtes de la ligne des lacs pendant l'année, non compris les wagons de transfert. Le pourcentage des plaintes a été inférieur à celui des années précédentes, en raison d'une plus grande attention donnée aux fuites dans les wagons, et des avis donnés aux expéditeurs.

Toutes les plaintes reçues ont été l'objet d'une enquête et d'un rapport. Il y a eu quatorze réajustements, qui ont coûté 1,250 boisseaux, indépendamment d'autres réajustements, s'étendant à plus de 3,500 boisseaux, concernant des wagons mélangés lors de leur déchargement. A un certain nombre d'expéditeurs on a répondu que les compagnies de chemin de fer étaient responsables. Dans de nombreux cas, il fut impossible de découvrir les auteurs responsables des déficits, étant donné que les élévateurs accusent réception de tout le grain qui se trouve dans les wagons au déchargement, il est possible que ces déficits aient été causés par des fuites s'étant produites dans des wagons au cours du transit, sans que l'on puisse en déterminer ni le lieu ni la cause. Enfin un grand nombre de plaintes pour déficits n'étaient basées que sur une estimation approximative de la quantité de grain qui aurait dû se trouver dans le wagon, ce grain n'ayant pas été pesé. Ces plaintes ont été rejetées.

Malgré les efforts des compagnies de chemins de fer en vue de la suppression des vols commis dans des wagons séjournant dans leurs cours, ces larcins se continuent sur une assez grande échelle.

Le balayage des wagons qui se pratiquait l'année dernière a dû être discontinué, la quantité de grain récupérée n'étant pas suffisante pour justifier cette dépense.

PESAGE ANNUEL.

Par ordre du Bureau, et conformément aux dispositions de la Loi des Grains, le pesage annuel ou inventaire de tout le grain entreposé dans les élévateurs de tête de

ligne à Port Arthur et Fort William, (excepté l'élévateur Ogilvie) eut lieu; ce travail commencé le 23 août, fut terminé le 13 octobre. Il fut accompli par des hommes compétents choisis parmi le perconnel des peseurs, sous la direction immédiate du chef peseur et de ses adjoints, tout le grain contenu dans les élévateurs ayant été pesé minutieusement et changé de compartiment et un relevé exact des pesées ainsi obtenues à chaque élévateur a été transmis au Bureau. En raison de la quantité exceptionnellement considérable de blé entreposé et du grand nombre des différentes classes de grain, l'accomplissement de ce travail a nécessité le pesage et la manipulation de plus de dix millions de boisseaux; il a fallu travailler, la plupart du temps, de 7 a.m. à 10 p.m. dimanches compris.

Le grain se trouvant dans l'élévateur Ogilvie n'a pas été inventorié pour les raisons suivantes: d'abord, il y avait en magasin plus d'un million de boisseaux et seulement deux balances de petite capacité pour faire ce travail; d'autre part, pour se livrer à un inventaire dans cet entrepôt, il faut élever le grain deux fois. Il a, en conséquence, été jugé impossible d'y procéder, d'autant plus que les hommes qui auraient dû le faire étaient indispensables à la manipulation de la nouvelle récolte qui arrivait.

L'inspection annuelle des balances et le pesage dans les élévateurs régionaux du gouvernement à Moosejaw, Saskatoon et Calgary, ont été faits sous ma direction; ces opérations ont commencé le le 22 septembre et se sont terminés le 2 octobre; le rapport dans lequel elles sont consignées a été envoyé au Bureau.

ORGANISATION.

Le personnel de la division du pesage a été entièrement réorganisé.

Dans chaque élévateur de tête de ligne, il est placé un peseur receveur chargé du pesage de tous les wagons entrants et de l'émission de certificats de pesée. Il y a aussi sements plus importants où il lui est impossible de s'occuper du pesage et du grain en transit des balances aux vaisseaux, il lui a été donné des adjoints ayant pour mission de vérifier les pesées, de cadenasser toutes les manches après les avoir accouplées dans les compartiments d'expédition, d'être responsables du sondage et du nettoyage de tous les compartiments d'expédition et d'aider les peseurs à vider à fond les balances après les pesées, enfin d'envoyer un rapport spécial du chargement de chaque cargaison.

Dès qu'une expédition est complétée, les pesées du peseur du gouvernement et celles du peseur de la compagnie sont comparées entr'elles et avec les tickets de la balance perforés à chaque pesée, après quoi les pesées du gouvernement et les tickets de la balance sont immédiatement envoyés au bureau du peseur en chef, où les chiffres et les additions sont de nouveau vérifiés et comparés avec les tickets perforés, avant l'émission des certificats de pesée pour la cargaison.

La règle de vérifier et contrôler toutes les opérations est absolue. Mon adjoint, M. Hollinshead, passe tout son temps dans les élévateurs, surveillant le travail des hommes et les instruisant de leurs devoirs. Toutes précautions sont prises pour obtenir des pesées exactes.

BUREAU DE LA COMMISSION

RAPPORT de l'inspection des balances dans les élévateurs

Nom des élévateurs.	Date de construction.	Structure.	Nombre de balances.	Marque.	Capacité.
Têtes de ligne.					liv.
G.T.P.	1910	Acier et béton	19 à trémie	Gurney	120,000
Western	1909	Tuile et béton	3 à trémie	Fairbanks	96,000
			4 à trémie	Fairbanks	120,000
			1 automatique	Fairbanks	360
Fort William "F"	1913	Brique et béton	1 automatique	Fairbanks	180
			6 à trémie	Gurney	96,000
			3 à trémie	Gurney	120,000
Consolidated	1905	Tuile et béton	3 à trémie	Fairbanks	96,000
			3 à trémie	Gurney	120,000
C.P.R. "D"	1889	Tuile, acier et béton	4 à trémie	Gurney	120,000
			4 à trémie	Gurney	96,000
			3 à trémie	Fairbanks	96,000
			5 à trémie	Gurney	60,000
Ogilvie's	1908	Acier et béton	2 à trémie	Fairbanks	30,000
			4 à trémie	Gurney	120,000
Grain Growers "B"	1903	Tuile et acier	8 à trémie	Fairbanks	100,000
Grain Growers "E"	1903	Acier	2 à trémie	Fairbanks	72,000
Eastern "A"	1887	Bois, lambrissé en tôle	6 à trémie	Fairbanks	30,000
			1 à trémie	Fairbanks	60,000
			8 à trémie	Fairbanks	42,000
Eastern "C"	1892	Bois, lambrissé en tôle	2 à trémie	Fairbanks	60,000
Empire	1904	Bois, lambrissé en tôle et tuile	8 à trémie	Fairbanks	96,000
Dominion Government	1913	Brique et béton	10 à trémie	Fairbanks	120,000
Thunder Bay	1908	Bois et béton	3 à trémie	Fairbanks	96,000
			3 à trémie	Fairbanks	120,000
Canadian Northern "A"	1902	Bois et tuile	10 à trémie	Fairbanks	84,000
Canadian Northern "B"	1905	Bois et tuile	10 à trémie	Fairbanks	84,000
Horn's	1882	Bois, lambrissé en tôle et tuile	2 à trémie	Fairbanks	30,000
			2 à trémie	Fairbanks	42,000
			1 à trémie	Fairbanks	42,000
De traitement.					
Black's	1910	Bois, lambrissé en tôle	1 à trémie	Gurney	12,000
Mutual	1916	Bois et béton	3 à trémie	Gurney	120,000
Paterson's "K"	1913	Bois, lambrisé en tôle	1 à trémie	Fairbanks	30,000
			1 à trémie	Fairbanks	48,000
			1 à plate-forme	Fairbanks	2,000
			1 automatique	Fairbanks	360
Paterson's "O"	1914	Bois, lambrissé en tôte	2 à trémie	Fairbanks	60,000
Annex	1916	Bois, lambrissé en tôle	1 à trémie	Gurney	120,000
Superior	1912	Bois, lambrissé en tôle	1 à trémie	Gurney	36,000
			1 à trémie	Gurney	42,000
			1 automatique	Richardson	180
Western	1915	Béton	1 à trémie	Fairbanks	30,000
			1 à trémie	Fairbanks	30,000
Dwyer's	1913	Bois et béton	2 à trémie	Howe	30,000
			1 à plate-forme	Fairbanks	600
			1 automatique	Richardson	180
Bole's	1913	Bois et béton	1 à trémie	Gurney	12,000
			1 automatique	Richardson	180
			1 à plate-forme	Burrows-Stewart & Milne	600
Muirhead's	1912	Bois, lambrissé en tôle	1 à trémie	Fairbanks	12,000
			1 automatique	Richardson	180
			1 à plate-forme	Fairbanks	400
Merchants Grain Co	1912	Bois, lambrissé en tôle	1 à trémie	Fairbanks	12,000
			1 automatique	Fairbanks	180
			1 à plate-forme	T. Eaton	1,200
			1 à plate-forme	Fox	1,000
Davidson & Smith	1914	Bouleau et béton	1 à trémie	Gurney	96,000
			1 à trémie	Gurney	120,000
			1 à trémie	Gurney	120,000
National	1915	Boi4, lambrissé en tôle	1 à trémie	Fairbanks	60,000

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

DES GRAINS DU CANADA.

de Fort-William et Port-Arthur en 1916.

D'expédition.	De réception.	Date d'installation.	Inspection du Revenu de l'Intérieur.	Droits perçus. $ c.	Inspection de la commission. Gratuite.	Vérification.
5	5	1910	Annuelle	60 00	Semestrielle	Pas de date fixe—occasionnellement.
3	.....	1909	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	4	1914	Annuelle	24 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle	0 45	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle	0 30	Semestrielle	Occasionnellement.
6	.....	1913	Annuelle	36 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	3	1913	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
3	.....	1909	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	3	1911	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	4	1908	Annuelle	24 00	Semestrielle	Occasionnellement.
4	.....	1908	Annuelle	24 00	Semestrielle	Occasionnellement.
3	.....	1899	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
5	.....	1914	Annuelle	19 50	Semestrielle	Occasionnellement.
2	.....	1907	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	4	1915	Annuelle	24 00	Semeserielle	Occasionnellement.
4	4	1908	Annuelle	48 00	Semestrielle	Occasionnellement.
2	.....	1903	Annuelle	12 00	Semestrielle	Occasionnellement.
6	.....	1887	Annuelle	23 40	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1887	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	8	1887	Annuelle	31 20	Semestrielle	Occasionnellement.
2	.....	1892	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
4	4	1904	Annuelle	48 00	Semestrielle	Occasionnellement.
5	5	1913	Annuelle	64 00	Semestrielle	Occasionnellement.
3	.....	1908	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	3	1908	Annuelle	18 00	Semestrielle	Occasionnellement.
5	5	1902	Annuelle	60 00	Semestrielle	Occasionnellement.
5	5	1905	Annuelle	60 00	Semestrielle	Occasionnellement.
2	.....	1882	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	2	1882	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1905	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
Exp.	et rec.	1910	Annuelle	2 10	Semestrielle	Pas de date fixe—occasionnellement.
2	1	1916	Annuelle	30 00	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1913	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellemeut.
.....	1	1913	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle	0 60	Semnstrielle	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1914	Annuelle	0 55	Semestrielle	Occasionnellement.
1	1	1914–15	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1916	Annuelle	10 00	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1912	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	1	1912	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1913	Annuelle	1 10	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1915	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	1	1915	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellnment.
1	1	1913	Annuelle	7 80	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1913	Annuelle	0 60	.....	Occasionnellement.
Ensach.	....	1913	Annuelle	1 10	Semestrielle	Occasionnellement.
Exp.	et rec.	1913	Annuelle	2 10	Semestrielle	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1913	Annuelle	1 10	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1913	Annuelle	0 60	.....	Occasionnellement.
Exp.	et rec.	1912	Annuelle	2 10	Semestrielle	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1913	Annuelle	1 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	1913	Annuelle	0 45	.....	Occasionnellement.
Exp.	et rec.	1912	Annuelle	2 10	Semestrielle	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1913	Annuelle	0 30	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	.....	.....	Annuelle	0 60	.....	Occasionnellement.
.....	.....	.....	Annuelle	0 60	.....	Occasionnellement.
1	.....	1914	Annuelle	6 00	Semestrielle	Occasionnellement.
.....	1	1914	Annuelle	6 00	Semestrielle	Occasionnellement.
1	.....	1916	Annuelle	10 00	Semestrielle	Occasionnellement.
Exp.	et rec.	1915	Annuelle	3 90	Semestrielle	Occasionnellement.

BUREAU DE LA COMMISSION

RAPPORT de l'inspection des balances dans les élévateurs

Noms des élévateurs.	Date de la construction.	Structure.	Nombre de balances.	Marque.	Capacité
De têtes de ligne du gouvernem. canadien.					liv.
Moosejaw	1914	Brique et béton	6 à trémie	Fairbanks	120,000
			2 automatiques	Fairbanks	180
			2 à plate-forme.	Gurney	1,200
Saskatoon	1914	Brique et béton	6 à trémie	Gurney	120,000
			2 automatiques	Fairbanks	180
			1 à plate-forme.	Fairbanks	600
Calgary	1915	Brique et béton	6 à trémie	Fairbanks	120,000
			2 automatiques	Fairbanks	180
			2 à plate-forme.	Fairbanks	600
Vancouver	1916	Brique et béton	3 à trémie	Fairbanks	120,000
			3 automatiques	Richardson	10,000
			4 automatiques	Richardson	180

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

DES GRAINS DU CANADA.

de Saskatoon, Moosejaw, Calgary et Vancouver, année 1916.

D'expédition.	De réception.	Date de l'installation.	Inspection du revenu de l'intérieur.	Droits perçus.	Inspection de la commission gratuite.	Vérification.
				$ c.		Pas de date fixe—
3	3	1914	Annuelle.....	36 00	Semestrielle.....	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1914	Annuelle.....	0 60	Semestrielle.....	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle.....	1 20	Semestrielle.....	Occasionnellement.
3	3	1914	Annuelle.....	36 00	Semestrielle.....	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle.....	0 60	Semestrielle.....	Occasionnellement.
.....	.....	1914	Annuelle.....	0 60	Semestrielle.....	Occasionnellement.
3	3	1915	Annuelle.....	36 00	Semestrielle.....	Occasionnellement.
.....	.....	1915	Annuelle.....	0 60	Semestrielle.....	Occasionnellement.
.....	.....	1915	Annuelle.....	1 20	Semestrielle.....	Occasionnellement.
1	2	1916	Annuelle.....	30 00	Semestrielle.....	Occasionnellement.
3	.....	1916	Annuelle.....	42 00	Semestrielle.....	Occasionnellement.
Ensach.	.....	1916	Annuelle.....	6 20	Semestrielle.....	Occasionnellement.

J. G. WHITE,

Peseur en chef et inspecteur des poids et mesures.

CHAPITRE V.

PATENTES ET CAUTIONNEMENTS POUR L'ANNÉE DE RÉCOLTE 1915-16.

Conformement aux dispositions de la loi, notre division a reçu, au cours de la saison terminée le 31 août 1916, 3,422 demandes de patentes, soit 460 de plus que l'année précédente. Le revenu brut provenant de cette source, s'est élevé à $18,115, mais cette somme a été réduite à $17,990, car $125 ont été remboursés connue conséquence du retrait de dix-huit applications, antérieurement à l'attribution des patentes.

Le relevé suivant indique les sommes perçues à ce titre pendant les huit dernières années.

Saison du 1er sept. au 31 août suivant.	Patentes demandées.	Droits perçus.
		$ cts.
1908–09	1,808	3,616 00
1909–10	2,146	4,292 00
1910–11	2,111	4,222 00
1911–12	2,326	4,652 00
1912–13	2,579	5,158 00
1913–14	2,854	15,200 00
1914–15	2,962	15,795 00
1915–16	3,422	17,990 00

PATENTES ACCORDÉES AUX MARCHANDS COMMISSIONNAIRES, AUX ACHETEURS SUR VOIE ET AUX ÉLÉVATEURS.

RELEVÉ donnant le nombre et la classe des patentes émises durant les saisons de 1904-05 à 1915-16, inclusivement.

Classe.	1904–5	1905–6	1906–7	1907–8	1908–9	1909–10	1910–11	1911–12	1912–13	1913–14	1914–15	1915–16
Elévateurs régionaux et entrepôts	.....	.....	.....	.....	1,495	1,841	1,766	1,972	2,267	2,552	2,636	3,013
Elévateurs de tête de ligne	1,022	1,118	1,327	1,363	26	31	36	34	23	14	13	13
Elévateurs de traitement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	18	19
Elévateurs de transfert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	18	18
Espace dans les élévateurs régionaux	59	52	52	28	24	12	55	58	19	3	7	10
Marchands commissionnaires	65	69	72	71	71	76	75	84	91	91	92	111
Acheteurs sur voie	119	121	154	158	140	149	130	123	146	137	140	195
Totaux	1,265	1,360	1,585	1,620	1,756	2,109	2,062	2,271	2,546	2,830	2,924	3,379

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

ETAT, par provinces, du nombre et de la contenance des élévateurs et entrepôts affectés à la manipulation du grain de l'ouest, pendant l'année de patente 1915-16.

Province.	Stations.	Elévateurs.	Entrepôts.	Contenance.
				Boisseaux.
Manitoba—				
Elévateurs régionaux	348	682	6	22,113,000
Elévateurs de traitement de l'intérieur	(2)	5	.....	545,000
Elévateurs de tête de ligne de l'intérieur	1	1	.....	1,000,000
	349	688	6	23,658,000
Saskatchewan—				
Elévateurs régionaux	710	1,782	1	52,943,000
Elévateurs de traitement de l'intérieur	(2)	2	.....	7,000,000
	710	1,784	1	59,943,000
Alberta—				
Elévateurs régionaux	249	525	11	18,807,000
Elévateurs de traitement de l'intérieur	(1)	2	.....	280,000
Elévateurs de tête de ligne de l'intérieur	(1)	1	.....	2,500,000
	249	528	11	21,587,000
Colombie Britannique—				
Elévateurs régionaux	5	6	1	459,000
Elévateurs publics et de tête de ligne	(1)	2	.....	1,266,000
	5	8	1	1,725,000
Ontario—				
Elévateurs régionaux	1	1	.....	40,000
Elévateurs des minoteries	1	3	.....	1,700,000
Elévateurs de tête de ligne	4	13	.....	41,350,000
Elévateurs de traitement	(3)	12	.....	1,735,000
	6	29	.....	44,825,000
Total pour la division d'inspection de l'ouest	1,319	3,037	19	151,738,000
Elévateurs publics—				
Ontario	11	14	.....	18,350,000
Québec	2	5	.....	8,400,000
Nouveau-Brunswick	1	2	.....	2,000,000
Nouvelle-Ecosse	1	1	.....	500,000
Total pour la division d'inspection de l'est	15	22	.....	29,250,000
Grand total	1,334	3,059	19	180,988,000

Au cours de l'année 1915, la Commission a reçu un nombre considérable de pétitions pour la construction ou l'agrandissement de quais de chargement. Toutefois, en raison des conditions créées par la guerre, de la rareté de la main-d'œuvre et de la maigreur des récoltes dans de nombreux districts, la Commission a dû rejeter nombre de ces demandes.

Il a été donné des ordres pour la construction de quais de chargement du grain, dans les localités suivantes:

Localités.	Province.	Chemin de fer.	Dimensions.
Brisbin	Saskatchewan	C. N. R.	2 wag.
Carlton	Saskatchewan	C. N. R.	2 "
Commerce	Alberta	Chinook Coal Company	4 "
Le Ross	Saskatchewan	G. T. P.	2 "
Narcisse	Manitoba	C. N. R.	2 "
Pine River	Manitoba	C. N. R.	2 "
Switzer Siding	Manitoba	C. P. R.	2 "
Volmer	Alberta	C. N. R.	2 "

La commission a rejeté les requêtes concernant la construction de quais semblables à Eldred, Martin, Spur, sur la voie latérale entre Strathmore et Cheadle.

D'autre part, des agrandissements ont été ordonnés aux quais de chargement ci-après indiqués:

Localités.	Province.	Chemins de fer.	Agrandissements.
Buchanan	Saskatchewan	C. N. R.	4 wag.
Barr	Manitoba	G. T. P.	6 "
Berton	Manitoba	C. N. R.	4 "
Chinook	Alberta	C. P. R.	4 "
Dunmore	Alberta	C. P. R.	4 "
Elm Creek	Manitoba	C. P. R.	4 "
Edam	Saskatchewan	C. N. R.	4 "
Edgerton	Alberta	G. T. P.	4 "
Horizon	Saskatchewan	C. P. R.	4 "
Hatton	Saskatchewan	C. P. R.	4 "
Lawson	Saskatchewan	G. T. P.	4 "
Mikado	Saskatchewan	C. N. R.	4 "
Peigan Siding	Alberta	C. P. R.	2 "
Poplar Point	Manitoba	C. P. R.	4 "
Prussia	Saskatchewan	C. P. R.	4 "
Retlaw	Alberta	C. P. R.	4 "
Rhein	Saskatchewan	C. N. R.	4 "
Ste-Agathe	Manitoba	C. N. R.	4 "
St-Claude	Manitoba	C. P. R.	4 "
Winnifred	Alberta	C. P. R.	4 "

Enfin, les agrandissements sollicités ont été refusés aux points suivants—Clearwater, Cedoux, Cadillac, Dalzell, Siding, Domain, Etizikom, Edwin, Sallivan, Gilroy, Grandview, Iddesleigh, Kipling, Lavenham, Minitonas, Myra, Otterburne, Rhein, Stoney Beach, Ste-Rose du Lac, et Tuffnell.

(3) Agents temporaires aux haltes.

Aux termes de l'article 195 de la loi des grains du Canada, la Commission a le pouvoir d'ordonner aux compagnies de chemins de fer de placer des agents temporaires aux haltes (*flag-station*), avec mission:—

(1) De tenir ouvert, à l'usage des expéditeurs, à toute heure du jour, un livre de commandes de wagons, tel qu'il est prévu dans la présente Partie, dans lequel peuvent être inscrites les demandes de wagons, en conformité des dispositions de la présente Partie.

(2) D'apposer les sceaux aux wagons, quand le chargement en est achevé.

(3) De fournir aux expéditeurs la formule régulière des lettres de voiture:

(4) Quand la lettre de voiture est régulièrement libellée par l'expéditeur, de la remettre au chef de train qui accroche ce ou ces wagons en remorque, ou de la déposer dans un lieu où ce chef de train puisse la prendre.

Dix-sept demandes de nomination d'agents temporaires ont été reçues par la Commission pendant l'année de récolte 1915-16, et en vertu des dispositions de la loi plus haut relatées, les compagnies de chemins de fer reçurent instructions d'avoir à nommer des agents temporaires aux points suivants:

Sur le réseau du Canadien-Pacifique—
Bradshaw.. .. Alberta.
Ensign.. .. "
Raley.. .. "
Red-Jacket.. .. Saskatchewan.
Sur le réseau du Canadien-Nord—
Aberfeldy.. .. Saskatchewan.
Bratton.. .. "
Bryant.. .. "
Dropmore.. .. Manitoba.
Hardy.. .. Saskatchewan.
Kelsey.. .. Alberta.
Moreland.. .. "
Naisberry.. .. Saskatchewan.
Rosalind.. .. Alberta.
Stanmore.. .. "
Silverton.. .. Manitoba.
Wordsworth.. .. Saskatchewan.
Sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique—
Meacham.. .. Saskatchewan.

(d) Wagons hors de tour.

L'article 207 de la loi des grains du Canada confère des pouvoirs discrétionnaires à la Commission, lui permettant d'ordonner que des wagons soient fournis pour le transport du grain, dans certains cas.

Au cours de l'année de récolte 1915-16, la Commission a ordonné que 3,450 wagons fussent fournis, hors tour, pour soulager des élévateurs en état d'écroulement, pour l'expédition de grain de semence et du grain en danger de détérioration, soit à cause des conditions atmosphériques, soit en raison du manque de place pour l'emmagasiner dans les fermes et dans le voisinage immédiat.

De plusieurs centaines de wagons ont été également requisitionnés, hors tour, par les inspecteurs ambulants de la Commission. De nombreuses demandes de ce genre ont été faites directement à nos inspecteurs, qui ont fait droit à toutes les requêtes justifiées.

(e) Plaintes.

Re Inspection et classement du grain.. ..	51
Pesage du grain de l'ouest.. ..	34
Expéditions par les élévateurs régionaux.. ..	166
Ventes de grain.. ..	202
Ventes de grain, à terme.. ..	52
Causes diverses.. ..	47

(F) CAUTIONNEMENTS FORFAITS.

(1) D. C. McDONALD, DE RUSSELL, MAN.

M. McDonald obtint une patente et fournit un cautionnement d'acheteur sur voie et entreposeur régional à Russell, Man., au cours de la saison 1914-15. Son cautionnement, comme acheteur sur voie, était de $5,000 et celui qui lui fut imposé en sa qualité d'entreposeur régional s'élevait à $6,800, l'un et l'autre étant fournis par la Compagnie dite: *Employers Liability Assurance Corporation, Limited,* de Londres, Angleterre.

Des réclamations s'élevant approximativement à $10,000 furent produites, par six créanciers, sur son cautionnement d'entreposeur régional. La Commission examina à fond ces diverses réclamations à l'une de ses séances publiques et le 12 juin 1916, elle prit la décision suivante:

Il résulte clairement des témoignages et de la preuve que les transactions servant de base à ces réclamations ne sont pas couvertes par le cautionnement d'un acheteur sur voie. Il est démontré qu'il s'agit de ventes, sans prix fixé—Des reçus d'emmagasinage ont été délivrés, conformement à la loi des grains du Canada et le grain fut vendu à un prix déterminé, mais sans émission de billets d'achat au comptant.

La question que fait naître une transaction de cette nature est celle de savoir si elle peut être couverte par le cautionnement d'un élévateur régional. Ce cautionnement garantit que celui qui le donne remplira ses devoirs et obligations d'entreposeur, conformement à la loi des grains du Canada.

Les opérations dont il s'agit, selon l'opinion de la Commission, n'entraient pas dans les attributions des entreposeurs, telles que définies par ladite loi; et par conséquent, le cautionnement ne peut s'y appliquer.

Depuis lors, la Commission a reçu d'autres réclamations contre M. McDonald mais il n'a pas encore été décidé si elles sont, ou non, susceptibles d'être acquittées au moyen de ses cautionnements.

2—*Charles E. Tainter, Taber, Alberta.*

M. Tainter fut patenté comme acheteur de grain sur voie pour la saison 1915-16.

Son cautionnement, se montant à cinq mille dollars ($5,000) fut complété par la compagnie dite: *The London Guarantee & Accident Co., Limited,* de Londres, Angleterre.

Ce fut le 27 mars 1916 que la Commission reçut la première réclamation et que la compagnie garante fut informée de la probabilité d'un déficit. Sans perdre de temps la Commission, par l'intermédiaire de l'un de ses inspecteurs ambulants, se livrait à une enquête sur les opérations de M. Tainter et apprenait qu'il était dû par lui aux cultivateurs environ $10,000 montant d'achats de grain sur la voie.

Un arrangement est intervenu entre les différents créanciers, M. Tainter et la maison de commerce Randall, Gee and Mitchell, Limited, de Winnipeg, celle-ci s'engageant à désintéresser les créanciers en douze paiements mensuels. Cet arrangement dispensa la Commission de prendre des mesures contre la compagnie garante du cautionnement.

3.—*E. E. T. Hinchliffe, de Strassbourg, Sask.*

M. Hinchliffe fut patenté et fournit un cautionnement, durant l'année 1915-16, comme acheteur sur voie et entreposeur régional à Strasbourg. Comme acheteur sur voie, son cautionnement se montait à $7,500, et comme entreposeur régional à $6,600; l'un et l'autre furent complétés par *The Globe Indemnity Company of Canada.*

Trente-trois réclamations furent déposées contre ses cautionnements, lesquelles furent examinées par la commission à une séances publique tenue à Strasbourg, Sask., le mercredi 28 juin 1916.

Après avoir dûment considéré la preuve faite et les arguments présentés à cette séance, la commission rendit la décision suivante:

> Hinchliffe, soit comme acheteur sur voie, soit comme entreposeur régional, ne s'est pas conformé aux prescriptions de la Loi des grains du Canada et, par conséquent, la compagnie garante est responsable.

La commission est d'avis que la responsabilité de *The Globe Indemnity Company* s'étend à la totalité du cautionnement de Hinchliffe comme entreposeur régional, soit $6,600 et au moins à une partie de son cautionnement comme acheteur sur voie.

En ce qui concerne la répartition de ces sommes entre les réclamants individuels, des informations précises manquent dans certains cas; dès qu'elles seront parvenues, la commission se prononcera sur ce point.

IV.—B. C. Rogers, de Ponteix, Sask.

M. Rogers fut patenté en 1915-16, en qualité d'acheteur de grain sur voie et a fourni à la commission un cautionnement de $5,000, couvrant ses opérations, lequel fut garanti par *The Employers' Liability Assurance Corporation, Ltd.* de Londres, Angleterre.

Le 17 août 1916, la commission fut informée par dix personnes ayant fait des transactions avec M. Rodgers, que celui-ci venait de quitter la ville, sans avoir réglé leurs comptes. La commission prit immédiatement l'affaire en mains et tint une séance publique à Ponteix le 26 septembre 1916, dans le but de vérifier ces différentes réclamations. A cette séance, il fut révélé que la plupart du grain avait été expédié par M. Rogers à *The Spencer Grain Company, Ltd.*, de Winnipeg, et que le grain était emmagasiné et manipulé dans des entrepôts à niveau que possédait et qu'exploitait M. Rodger et n'était pas, en fait, acheté sur la voie. Aucun des créanciers ne put prouver que son grain avait été livré ou vendu sur la voie. En conséquence, la commission n'est pas encore en mesure d'inviter la compagnie garante à payer les réclamations avec les fonds du cautionnement.

La commission continue à s'occuper de cette affaire et s'efforce d'éclaircir le rôle joué par *The Spencer Company, Limited,* dans les différentes transactions. Elle ne prendra de décision qu'après avoir été parfaitement renseignée.

5.—Continental Grain Company, Limited, Winnipeg, Man.

Cette compagnie faisait le commerce d'acheteur sur voie et marchand à la commission pendant l'été 1915-16 et était patentée à cet effet. Ses cautionnements réunis s'élevaient à $42,000 et étaient complétés par *The Employers' Liability Assurance Corporation, Limited,* de Londres, Angleterre.

La commission apprit pour la première fois le 22 septembre 1916 que cette compagnie était en déconfiture. A cette date, MM. Fisher, Wilson, Battrum et Hamilton, avocats, etc., de Winnipeg, Man., télégraphièrent à la Commission que William Broadbent & Sons ne pouvaient se faire payer une somme de $6,727.47, leur restant due sur des wagons consignés. Depuis lors, quatorze autres réclamations se sont produites, dont onze ont été admises par la compagnie garante du cautionnement et seront vraisemblablement payées en entier à bref délai.

Les réclamations vérifiées et approuvées sont celles de:

W. Wilson	$ 1,136 36
W. Innes	1,227 49
J. J. Thiessen	1,280 45
C. D. Lowen	1,419 49
H. K. Friessen	1,179 89
J. Pritchard	1,213 36
Grenfell Milling Co	745 99
Fred. Zubks	810 02
J. Beattie	1,266 11
W. Broadbent & Sons	6,727 47
E. Dahms	976 19
Total	$ 17,982 82

Le surplus des réclamations, émanant de The Rathwell Farmers' Elevator Company, Ltd.; C. E. Anderson and Company, Chippenfield and Richardson et The Acme Grain Company, Ltd., fait l'objet d'une investigation.

CHAPITRE VI.

TARIFS DES ÉLÉVATEURS.

FORT-WILLIAM ET PORT-ARTHUR.—TARIF DES DROITS À PERCEVOIR PAR LES ÉLÉVATEURS PUBLICS DE TÊTE DE LIGNE.

POUR L'ANNÉE SE TERMINANT LE 1ER SEPTEMBRE 1917. EN VIGUEUR, LE 1ER SEPTEMBRE 1916.

Sujet à la capacité de l'élévateur et à la nature de son outillage, les expéditions seront reçues sous les termes et conditions suivantes et d'après les dispositions de la Loi des Grains du Canada, 1912:—

TARIFS.

Elévation, non autrement spécifiée,—pour recevoir, élever, nettoyer, assurer contre l'incendie et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—trois quarts de cent (¾c.) par boisseau.

Entreposage, non autrement spécifié, y compris assurance contre l'incendie, pour chaque journée ou partie d'une journée subséquente aux premiers quinze (15) jours —un trentième de cent (1/30c.) par boisseau.

Sur le grain portant un retour d'autre grain d'une valeur commerciale pour la première séparation computée sur le poids brut du wagon, un droit additionnel de —un cent (1c.) par boisseau.

Pour chaque séparation subséquente, computée sur la balance à être séparée, un droit additionnel de—un cent (1c.) par boisseau.

Sur grains mélangés, manutentionnés comme mélangés, pour recevoir, assurer contre l'incendie et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—un cent et demi (1½c) par cent livres.

Sur grains mélangés manutentionnés comme mélangés, entreposage, y compris assurance contre l'incendie pour chaque journée ou partie d'une journée subséquente aux premiers quinze (15) jours—deux trentièmes de cent (2/30c.) pour 100 livres.

Sur le blé portant un retour de criblures, un droit additionnel de—un cent et demi (1½c.) par boisseau.

Sur le grain coriace, au séchage—un cent et demi (1½c.) par boisseau.

Sur grain humide ou mouillé, au séchage—quatre cents (4c.) par boisseau.

Sur criblures, pour élever, assurer contre l'incendie et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—deux cents (2c.) pour cent (100) livres.

Sur criblures, entreposage, y compris assurance contre le feu, pour chaque journée au partie d'une journée subséquente aux premiers quinze (15) jours—un dixième de cent (1/10c.) pour cent (100) livres.

Cloisons; pour les construire et autres dépenses additionnelles dans la manutention et le déchargement du wagon—trois dollars ($3) pour chaque cloison.

Pour préparer le wagon pour les expéditions de lin—deux dollars ($2) pour chaque wagon.

Le grain non spécifié ne sera reçu, entreposé et traité qu'aux conditions de tarifs spéciaux qui devront être mis périodiquement en vigueur, avec l'approbation du bureau de la commission des grains.

Tous tarifs pour le nettoyage, le séchage ou autre traitement du grain, seront computés sur le poids brut; pour l'élévation et l'entreposage sur le poids net. Tous frais encourus après que le premier compte de dépenses et de déboursés aura été émis, devront suivre le grain. Tous frais quelconques doivent être payés avant l'expédition.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Criblures de blé.

Sur le blé portant une déduction de cinq pour cent (5%) ou plus, après déduction de 1½ pour 100 sur le poids brut pour déchets, un retour sera fait pour le surplus des criblures. Aucun autre retour pour criblures ne sera fait.

Si l'on ne reçoit aucune instruction pour la disposition des retours de criblures dans les 30 jours suivant la date du déchargement on peut en disposer pour le compte de l'intéressé.

Grain hors type et condamné.

Tout grain coriace, humide, mouillé, condamné, échauffé, en cours d'échauffement ou brûlé par le feu peut toujours être refusé. S'il est reçu et entreposé ce ne sera que sous contrat spécial et la détérioration de ce grain sera toujours aux risques du propriétaire.

Déduction pour perte invisible.

Sur tout le grain reçu on fera une déduction sur le poids brut pour couvrir les pertes invisibles et la déperdition, soit:—

Sur le blé	30	liv. par	wagon.
Sur le lin	28	"	"
Sur l'avoine	50	"	"
Sur l'orge	50	"	"

TARIF DES TAUX DES ÉLÉVATEURS INTÉRIEURS DE TÊTE DE LIGNE POUR LES ÉLÉVATEURS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL À MOOSEJAW, SASKATOON ET CALGARY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 AOÛT 1917.

Sujet à la capacité de l'élévateur et la nature de son outillage les expéditions seront reçues d'après les termes et conditions suivantes sous les prévisions de la Loi des Grains du Canada.

Tarifs.

1. *Elévation,* non autrement spécifiée; pour recevoir, élever, nettoyer, assurer contre le feu et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—un demi (½) cent par boisseau.

2. *Sur grain* déchargé des voitures, pour recevoir, élever, nettoyer assurer contre l'incendie et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—un (1) cent par boisseau.

3. *Entreposage,* non autrement spécifié, y compris l'assurance contre l'incendie pour chaque journée ou partie d'une journée après les premiers quinze (15) jours—un trentième (1/30c) de un cent par boisseau.

4. *Sur le grain* contenant une partie de grain de valeur commerciale pour la première séparation, calculée d'après le poids brut du wagon, un taux additionnel de—un demi (½c.) cent par boisseau.

Pour chaque séparation subséquente calculée sur le surplus du grain à séparer, un droit additionnel de—un demi (½c.) cent par boisseau.

Des taux spéciaux seront donnés pour le nettoyage et la mise en sac des grains de semence.

5. *Sur les grains mélangés,* manutentionnés comme mélanges; pour recevoir, élever, assurer contre l'incendie et entreposer pour les premiers quinze (15) jours—un demi (½c.) par boisseau.

6. *Sur les grains mélangés,* manutentionnés comme mélanges; entreposage, y compris assurance contre l'incendie, pour chaque journée ou partie d'une journée après les premiers quinze (15) jours—un trentième de cent (1-30c.) par boisseau par jour ou un demi (½c.) cent par boisseau pour trente (30) jours.

7. *Sur le blé* contenant une partie de criblures, un droit additionnel pour le nettoyage de—un demi (½c.) cent par boisseau.

8. *Grains coriaces, au séchage,* un cent et demi (1½c.) par boisseau.

9. *Grains, humides ou mouillés, au séchage,* deux et demi (2½c.) cents par boisseau.

10. *Criblures,* élévation, assurance contre l'incendie, entreposage pour les premiers quinze (15) jours—deux cents (2c.) par cent (100) livres.

11. *Criblures,* entreposage, y compris assurance contre l'incendie pour chaque journée ou partie d'une journée après les premiers quinze (15) jours—un dixième de cent (1/10c.) par cent (100) livres.

12. *Sur cloisons* (bulkheads) pour les enlever et autres dépenses additionnelles pour décharger le wagon—deux dollars ($2) pour chaque cloison.

13. *Pour préparer* les wagons pour l'expédition du lin quand on doit se servir de papier—un dollar ($1) pour chaque wagon.

14. *Tous droits* pour nettoyer, sécher ou autre traitement du grain seront calculés sur les poids bruts, pour l'élévation et l'entreposage sur les poids nets; tous droits accrus après que le premier compte de dépenses, pour dépenses premières, aura été donné suivra le grain. Tous frais quelconques doivent être payés avant l'expédition.

Criblures de blé.

15. *Sur le blé* portant une déduction de cinq pour cent (5%) ou plus, après avoir déduit un pour cent (1%) des poids bruts comme perte on retournera au propriétaire du grain la balance des criblures, sous condition d'un paiement de un demi cent (½c.) par boisseau pour le nettoyage; on ne retournera aucune autre criblure.

16. *Si l'on ne reçoit* pas d'ordre de disposer des criblures dans les trente (30) jours suivant la date du déchargement, on pourra en disposer pour le bénéfice des intéressés.

Grain hors type et grain condamné.

17. *Tout grain, coriace, humide, mouillé, condamné, échauffé ou brûlé* sera reçu pour traitement. S'il n'est pas traité, la détérioriation sera toujours aux risques des propriétaires.

Généralités.

Le grain expédié d'un élévateur intérieur de tête de ligne quelconque du gouvernement fédéral sera transféré à travers l'élévateur du gouvernement fédéral à Port-Arthur aux vapeurs pour un demi-centin (½c.) par boisseau y compris l'entreposage gratuit pendant dix (10) jours.

Approuvé par le bureau de la Commission des Grains pour le Canada, Fort-William, Ontario, 18 septembre 1915.

TARIF DES DROITS À PERCEVOIR PAR LES ÉLÉVATEURS RÉGIONAUX PATENTÉS.

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 AOÛT 1917.

EFFECTIF LE 1ER SEPTEMBRE 1916.

Sujet à la capacité et à la nature de la construction, tout grain offert devra être reçu en entrepôt sous les termes et conditions suivantes, et d'après les dispositions de la *Loi des Grains du Canada,* 1912:—

Taux maxima. Pour recevoir, élever, assurer contre l'incendie et entreposer pendant les premiers 15 jours et charger dans les wagons sur la voie. Aucun élévateur ne percevra plus de trois quarts de un cent par boisseau. Entreposage, non autrement

spécifié, y compris assurance contre l'incendie pour chaque journée ou partie d'une journée subséquente aux premiers 15 jours, un droit n'excédant pas un trentième de un cent par boisseau.

Diminution sur grain entreposé.—Aucun élévateur ne déduira plus d'un demi de un pour cent pour la déperdition et la perte dans la manutention, l'entreposage et l'expédition du grain à une tête de ligne.

Aucun élévateur ne déduira plus de un pour cent sur du grain coriace, humide ou mouillé.

Déduction sur grain acheté au comptant. Sur le grain acheté au comptant, aucun élévateur n'opèrera une déduction supérieure à celle obtenue par un essai convenablement fait avec un tamis numéro dix, excepté quand le grain contient du grain étranger ou des graines qui ne peuvent être enlevés avec un tamis numéro dix.

Déduction. Aucun élévateur n'opèrera une déduction supérieure à celle obtenue par un essai convenablement fait avec un tamis numéro dix, excepté quand le grain contient du grain étranger ou des graines qui ne peuvent être enlevés avec un tamis numéro dix.

Tout élévateur doit posséder les tamis et balances nécessaires pour faire des expériences convenables, et l'exploitant de l'élévateur doit les faire en présence du propriétaire du grain, quand celui-ci le demande.

Généralités Quand l'on recevra en entrepôt du grain coriace, humide ou mouillé, ce sera toujours aux risques du propriétaire, et l'exploitant de l'élévateur aura le droit de l'expédier immédiatement à un élévateur de tête de ligne, pour le faire traiter.

Le propriétaire aura le droit de choisir l'élévateur de tête de ligne auquel le grain sera expédié.

RÈGLES ET RÈGLEMENTS POUR LES ÉLÉVATEURS RÉGIONAUX.

1. Lors de l'expédition ou de la livraison de tout grain entreposé dans un élévateur régional, le poids net sur le ou les billets sera définitif, à moins qu'une enquête par le Bureau de la Commission des Grains ne démontre leur inexactitude. L'expéditeur devra, au cas de déficit dans l'expédition, recevoir le paiement jusqu'au plein montant de son ou ses billets à concurrence de la capacité de transport du wagon, au même prix que le wagon a été vendu.

2. Toute lettre de voiture pour le grain expédié par un élévateur devra être faite par l'agent de l'élévateur, et il devra aviser de l'expédition les personnes que le propriétaire du grain lui aura indiquées.

3. Le propriétaire de l'élévateur, sur tout le grain expédié par l'élévateur, aura le droit de retenir et garder la lettre de voiture jusqu'à ce qu'il reçoive du propriétaire du grain, du propriétaire d'un autre élévateur, d'une firme ou d'une personne patentée par la commission, ou d'une personne quelconque à qui le wagon a été vendu, une garantie qu'un règlement sera fait pour le poids et la qualité du wagon. Sur réception des récépissés d'entrepôt et le paiement des frais légitimes, le propriétaire de l'élévateur devra remettre soit la lettre de voiture à la personne qui présente le ou les récépissés, ou un récépissé d'un élévateur de tête de ligne pour toute la quantité de grain représentée sur le ou les récépissés présentés, et ceci à concurrence de la quantité représentée par une charge de wagon.

4. Le propriétaire de grain dans un élévateur qui désire que son grain soit expédié à un point autre qu'une tête de ligne, ou à un endroit où l'on ne peut pas bénéficier des pesées du gouvernement, devra alors accepter comme final le poids donné au point d'expédition, à moins que le propriétaire du grain prouve que le poids d'expédition est inexact. Cependant, le propriétaire du grain peut toujours exiger un affidavit de l'exploitant de l'élévateur et de la personne recevant le grain, sur la quantité réelle de grain expédiée et livrée.

RÈGLES ET RÈGLEMENTS POUR L'ENTREPOSAGE DU GRAIN DANS LES ÉLÉVATEURS RÉGIONAUX LORSQU'IL Y A DÉSACCORD SUR SA CLASSE ET SUR LA DÉDUCTION.

1. Le billet ou les billets émis conformément aux présentes dispositions doivent porter dans leur texte libellé, lors de leur émission, la classe proposée par le propriétaire ou exploitant de l'élévateur au propriétaire du grain, ainsi que les mots suivants: "sujet au classement et à la déduction à fixer par l'inspecteur."

2. Le propriétaire du grain ne peut demander que la quantité de grain portée sur son ou ses billets.

3. En cas de discussion portant sur l'exactitude des balances à l'endroit où le grain est reçu, il appartiendra au propriétaire de l'élévateur de prouver l'exactitude de ses balances.

4. Un échantillon convenable sera prélevé sur chaque charge de voiture par l'exploitant de l'élévateur, lors de la livraison et en présence de la personne effectuant cette livraison, à leur commune satisfaction.

5. Cet échantillon devra être placé dans un récipient approuvé par le propriétaire du grain.

6. Quand tout le grain a été livré l'échantillon obtenu doit être convenablement mêlé dans le récipient où il a été placé. Le propriétaire du grain et l'exploitant de l'élévateur devront ensuite tirer de cette quantité un échantillon d'au moins trois livres, et le placer dans un récipient qui doit être numéroté et scellé, et construit de façon à ce qu'il puisse être fermé à clef. Le récipient sera fourni par le propriétaire de l'élévateur, et fermé avec un cadenas. Le cadenas sera fourni par le propriétaire du grain qui gardera la clef en sa possession. Le récipient et la clef seront ensuite expédiés immédiatement, tous frais payés, à l'inspecteur en chef du grain, à Winnipeg, Manitoba. Après avoir reçu le certificat de l'inspecteur, spécifiant la classe et la déduction, l'exploitant donnera un billet d'entrepôt, spécifiant la classe et la déduction, telles que données par l'inspecteur en chef, pour la totalité du grain reçu en entrepôt, et délivrera au propriétaire, sur sa requête, en quantité non inférieure à une charge de wagon, sur la voie ou à un point de tête de ligne, la classe et la quantité portées sur les billets d'entrepôt, après que le propriétaire aura remis les récépissés d'entrepôt et payé ou offert de payer tous les frais dont ce grain est légitimement grevé.

7. Le propriétaire de l'élévateur devra toujours, quand le grain est reçu en entrepôt sous les conditions qui précèdent, garantir la classe et le poids qui sont spécifiés dans le ou les récépissés d'entrepôt.

8. Lorsqu'il a été admis, d'un commun accord, par le propriétaire du grain et l'exploitant de l'élévateur, lors d'une livraison constatée par un récépissé de cette sorte que le grain était coriace, humide ou mouillé et que le récépissé d'entrepôt délivré par l'exploitant de l'élévateur porte " hors d'état, coriace, humide ou mouillé ", alors, quelle que puisse être la classe que cet échantillon reçoive de l'inspecteur en chef, la classe de ce grain demeurra "coriace, humide ou mouillé."

9. S'il arrivait que l'exploitant de l'élévateur négligeât de prélever et de conserver ces échantillons, de la manière ci-dessus prescrite, en cas de discussion ultérieure le fardeau de la preuve de la classe du grain reposerait sur lui et non sur le propriétaire du grain.

CHAPITRE VII.

SOMMAIRE DU PESAGE OFFICIEL AUX ÉLÉVATEURS DE TÊTE DE LIGNE, 1916.

Elevateur.	Blé.		Avoine.		Orge.		Lin.		Grain mélangé.	
	Surplus.	Déficit.	Surplus.	Déficit.	Surplus.	Déficit.	Surplus.	Déficit.	Surplus.	Déficit.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Grand Trunk Pacific Elevator Co..	105,100-30	.....	31,443-30	.....	1,560-09	.....	3,046-19	.....	24,740-	.....
Canadian Pacific Elevator "D"....	.....	77,446-20	.....	4,037-02	.....	9,276-18	-37	.....	1,368,330-	.....
Empire and Thunder Bay Elev.....	130,261-40	.....	19,868-20	.....	5,331-02	.....	3,238-08	.....	89,840-	.....
Eastern Terminal Elevator.....	18,556-40	.....	2,481-26	.....	1,056-40	.....	.....	.....	323,280-	.....
Consolidated Elevator.....	50,889-10	.....	4,637-20	.....	1,068-36	.....	3,425-26	.....	.....	82,170-
Western Terminal Elevator.....	34,531-40	.....	9,590-22	.....	.....	202-	628-11	.....	.....	30,070-
Grain Growers' Elevator.....	63,899-20	.....	6,365-28	.....	1,818-16	.....	.....	.....	722,450-	.....
Horn's Elevator.....	14,107-30	.....	.....	6,694-15	1,814-10	.....	30-51	.....	1,062,228-	.....
Port Arthur Elevator.....	37,511-30	.....	27,230-16	.....	8,622-07	.....	2,931-17	.....	900,945-	.....
Fort William Elevator.....	193,848-10	.....	52,856-29	.....	7,277-41	.....	.....	1,369-30	.....	132,635-
Dominion Government Elevator...	95,168-40	.....	28,462-07	.....	4,376-47	.....	5,937-41	.....	139,643-	.....
Dominion Interior Elev., Moosejaw.	.....	28,661-	.....	11,087-30	.....	6,844-22	.....	1,987-05	1,113,940-	.....
Dominion Interior Elev., Saskatoon	.....	26,773-10	.....	2,293-32	.....	1,091-42	.....	7,537-28	.....	63,646-
Dominion Interior Elev., Calgary..	1,849-30	.....	51-14	.....	1-12	.....	.....	.....	.....	620-
Totaux.....	745,724-20	132,880-30	182,989-08	24,113-01	32,927-08	17,414-34	19,238-42	10,894-07	5,745,396-	309,141-
Moins les déficits.....	132,880-30	.....	24,113-01	.....	17,414-34	.....	10,894-07	.....	309,141-	.....
Total, surplus net.....	612,843-50	.....	158,876-07	.....	15,512-22	.....	8,344-35	.....	5,436,255-	.....

Je certifie par les présentes que les chiffres ci-dessus sont exacts, tels que donnés sur les feuilles de pesage, établies lors de l'inventaire annuel des élévateurs.

(Signé) J. G. WHITE,

Peseur en chef.

Je certifie par les présentes que les ajustements donnés ci-après furent faits par moi en ma qualité d'Inspecteur en Chef.

(Signé) GEORGE SERLS,

Inspecteur en chef et régistrateur

GRAND TRUNK PACIFIC ELEVATOR.

Relevé des stocks officiels, avec surplus ou déficits au 13 septembre 1916.

(2) Grand Trunk Pacific Elevator.

Classe.	Stocks officiels le 13 sept. 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 13 sept. 1916.	Surplus.	Déficits.	Ajustements par l'Inspecteur en Chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	1,160-50	1,038-50	122-00		
N° 1 du nord	116,218-50	117,199-00		980-10	A acheter.
N° 2 du nord	36,986-50	42,631-00		5,644-10	A acheter.
N° 3 du nord	11,601-10	12,724-40		1,123-30	A acheter.
N° 4	9,309-40	4,944-10	4,365-30		
N° 5	3,175-10	1,962-40	1,212-30		
N° 6	3,393-20	2,219-40	1,173-40		
Fourrage	3,800-30	3,772-50	27-40		
Séché n° 1 du nord	1,985-00	2,972-40		989-40	A acheter.
Séché n° 2 du nord	892-40	2,356-50		1,464-10	A acheter.
Séché n° 3 du nord		1,387-40		1,387-40	A acheter.
Séché n° 6		1,995-00		1,995-00	A comp. par n° 6, surplus par n° 5.
Rej. n° 1 du nord	1,538-40		1,538-40		
Rej. n° 2 du nord	1,092-50	3,299-10		2,206-20	A comp. par rej. n° 1 du nord, achetez le surplus.
Rej. n° 3 du nord		599-00		599-00	A acheter.
Rej. n° 4	1,725-30	1,721-00	4-30		
Carié n° 1 du nord	15,492-50	3,543-30	11,949-20		
Carié n° 2 du nord	10,703-40	6,347-10	4,356-30		
Carié n° 3 du nord	1,743-50	940-50	803-00		
Carié n° 4	5,985-10	3,848-50	2,136-20		
Carié n° 5	2,135-10	1,064-30	1,070-40		
Carié n° 6	494-00	518-00		24-00	A comp. par carié n° 5.
Carié rejeté n° 1 du nord	333-30		333-30		
Carié rejeté n° 2 du nord	248-30		248-30		
Séché rejeté n° 1 du nord	2,767-40		2,767-40		
Séché rejeté n 2 du nord	2,158-10		2,158-10		
Séché carié n° 1 du nord	4,439-50		4,439-50		
Séché carié n° 2 du nord	162-30		162-30		
Séché carié n° 3 du nord		683-10		683-10	A comp. par carié n° 3 du nord.
Séché carié n° 4		828-00		828-00	A comp. par carié n° 4.
H.T. n° 1 du nord coriace		300-00		300-00	A acheter.
H.T. carié n° 5 coriace		1,126-50		1,126-50	A comp. par carié n° 5, surplus, carié n° 4.

H.T, carié rej. n° 2 du nord, coriace	1,392–10		1,392–10		
Séché carié rej. n° 3 du nord, mél,, échauffé		579–50		579–50	A comp. par rej, n° 3 du nord, échauffé,
Rej, n° 1 du nord, mél,, échauffé		1,184–00		1,184–00	A comp. par séché rej, n° 1 du nord échauffé,
Rej, n° 2 du nord, mél,, échauffé	2,348–40	1,606–20	742–20		
Rej. n° 3 du nord, mél., échauffé	3,265–50		3,265–50		
Rej, n° 4 mélangé, échauffé	5,600–10	627–30	4,972–40		
Rej, n° 5 mélangé, échauffé	1,834–50		1,834–50		
Rej, n° 6 mélangé, échauffé	1,034–10		1,034–10		
Carié rej. n° 3 du nord, mél,, échauffé	1,453–50	829–50	624–00		
H,T, rej. n° 2 du nord, coriace, mél., échauffé	222–10		222–10		
H,T, rej. n° 3 du nord, coriace, mél., échauffé	269–10		269–10		
H.T, carié rej. n° 3 du nord, coriace, mél,, échauffé,	1,012–10	1,007–00	5–00		
H.T, carié rej. n° 3 du nord, coriace, mél., échauffé	1,881–50		1,881–50		
Séché rej, n° 1 du nord, mél,, échauffé	6,794–00	5,442–20	1,351–40		
Séché rej, n° 2 du nord, mél,, échauffé	9,367–40	7,953–10	1,414–30		
Séché rej, n° 3 du nord, mél,, échauffé		3,861–10		3,861–10	A comp. par séché rej, n° 2 du nord, échauffé et rej, n° 3 du nord échauffé,
Séché rej, n° 4 mél,, échauffé		4,436–00		4,436–00	A comp, par rej, n° 3 échauffé,
Séché rej, n° 5 mél,, échauffé		1,800–40		1,800–40	A comp, par rej, n° 5 échauffé,
Séché rej. n° 6 mél., échauffé		938–10		938–10	A comp, par rej. n° 6 échauffé,
Séché rej, n° 1 du nord, rej. mél,, échauffé	870–00		870–00		
Rej, n° 1 du nord, mél, brûlé par le feu	1,686–30	1,040–40	645–50		
Séché n° 2 du nord, rej, mél,, brûlé par le feu	909–10		909–10		
H,T, car, rej. n° 2 du nord, mél,, brûlé par le feu,		982–40		982–40	A comp. par séché n° 2 du nord, brûlé par le feu et rej, n° 1 du nord, brûlé par le feu,
Carié rej, n° 1 du 1 du nord, mélangé, brûlé par le feu		650–50		650–50	A comp, p, séché rej. n° 1 du n, rej, mél, échauffé.
H,T, car. rej, n° 2 du nord cor, mél,, échauffé et s'échauff	2,623–20		2,623–20		
Condamné n° 1	1,997–20		1,997–20		
Condamné n° 2	4,580–10		4,580–10		
Séché, condamné n° 1	979–40	2,936–30		1,956–50	A comp, par condamné n° 1,
Pas de classe établie		3,665–10		3,665–10	A comp. par condamné n° 2,
	2,353–20	2,352–30	0–50		
	292,019–50	261,919–20	69,507–30	39,407–00	

Compte des expéditions non annulées n° 1 du nord	40,000–00
" " n° 2 du nord,	10,000–00
" " n° 3 du nord,	10,000–00
" " n° 4	10,000–00
" " rej. n° 2 du nord, mél,, échauffé	5,000 00
Total, surplus net	105,100–30

Avoine—					
N° 1 C.O	12,334–04	9,443–08	2,890–30		
N° 2 C.O	147,812–32	129,011–26	18,801–06		
N° 3 C.O,	51,316–16	48,332–28	2,983–22		
Ex. n° 1 fourragère	1,907–32	1,972–04		64–06	A comp, par n° 2 C.O.

GRAND TRUNK PACIFIC ELEVATOR—*Fin.*

RELEVÉ des stocks officiels avec surplus ou déficits, au 30 septembre 1916—*Fin.*

(2) GRAND TRUNK PACIFIC ELEVATOR—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 13 septembre 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 13 septembre 1916.	Surplus.	Déficits.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	
Avoine—*Fin.*					
N° 1 fourragère	2,007–22	5,644–04	.....	3,636–16	A comp, par n° 2 C,O,
N° 2 fourragère	18,817–22	22,855–30	.....	4,038–08	A comp, par n° 3 et n° 2 C.O,
Rejetée	6,812–32	8,961–12	.....	2,148–14	A comp, par H,T, rejetée et n° C,O,
Rejetée, mélangée, échauffée	21,995–00	7,711–26	14,283–08	.....	
H.T. rejetée coriace	1,151–26	.....	1,151–26	.....	
H.T. rejetée coriace, échauffée et s'échauffant	1,417–32	.....	1,417–32	.....	
Séchée n° 2 C,O	.....	1,961–10	.....	1,961–10	A comp, par n° 2 C,O.
Séchée rejetée mélangée, échauffée	.....	11,088–10	.....	11,088–10	A comp, par rejetée mélangée échauffée,
Séchée, rejetée	.....	2,147–30	.....	2,147–30	A comp, par n° 2 C,O,
	265,574–14	249,130–18	41,528–22	25,084–26	

Compte des expéditions non annulées, n° 3 C,O	5,000–00
Compte des expéditions non annulées, n° 2 fourragère	10,000–00
Total, surplus net	31,443–30

Seigle rejeté	318–42	199–46	118–52	.....
	liv.	liv.	liv.	liv.
Orge et folle avoine	28,700	.....	.....	.....
Grain mélangé—				
Grain mélangé rejeté	753,840	731,770	22,070	.....
H,T, rej, grain mélangé coriace	20,670	.....	20,670	.....
	774,510	731,770	42,740	.....
Total, surplus net	.....	.....	24,740	
Ecalures de blé	652,530	.....	.....	.....

	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Orge—					
Ex. N° 3 C. O.	1,180–10	1,262–24	.....	82–14	A comp. par n° 3 C. O.
N° 3 C. O.	33,947–34	32,695–41	1,251–41	.....	
N° 4 C. O.	23,413–46	24,081–26	.....	667–28	A comp. par n° 3 C. O.
Fourragère	1,684–28	1,264–46	419–30	.....	
Rejetée	5,917–44	6,768–40	.....	850–44	A comp. par fourragère.
Rejetée, mélangée, échauffée	9,073–06	8,631–36	441–18	.....	
H. T. rejetée coriace et s'échauffant	1,048–06	.....	1,048–06	.....	
	76,265–30	74,705–21	3,160–47	1,600–38	
Total, surplus net	.....	.....	1,560–09	.....	
Lin—					
N° 1 N.C.O.	121,228–50	110,820–45	10,408–05	.....	
N° 2 C.O.	13,405–38	15,206–31	.....	1,800–49	A comp. par n° 1 N.C.O.
N° 3 C.O.	723–15	1,167–02	.....	443–43	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté	.....	33–29	.....	33–29	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté N° 1 melangé, échauffé	142–21	146–26	.....	4–05	A comp. par n° 1 N.C.O.
H. T. rej. N° 1 N.C.O. cor. mêl. échauffé et s'échauffant	840–13	865–12	.....	24–55	A comp. par H. T. cond. cor. échauf. et s'échauf.
H. T. condamné coriace et s'échauffant	237–48	.....	237–48	.....	
Séché, condamné	.....	112–33	.....	112–33	A comp. par H. T. cond. cor. et s'échauffant.
Rejeté mêlangé avec du blé cassé	.....	5,179–44	.....	5,179–44	A acheter.
	136,578–17	133,531–54	10,645–53	7,599–34	
Total, surplus net	.....	.....	3,046–19		

Canadian Pacific Elevator "D."

Relevé des stocks officiels, avec surplus ou décits, au 23 septembre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 23 sept. 1916.	Débit Horn's Elevator, expédit. en plus sur leur compte.	Expédit. de Transcona aiguillée à l'élévat. 'D' grain non déchargé.	Total.	Récépisés d'entrepôt en circulation, y compris celui pour le grain Strathcona.	Em'agasiné dans l'élévateur 'D' pour le compte de Horn's.	Total.	Surplus.	Déficits.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 dur	6,771-30			6,771-30	2,948-40		2,948-40	3,822-50		
N° 1 du nord	12,155-30		651-30	12,807-00	69,282-50		69,282-50		56,475-50	A comp. par n° 1 dur, achetez le surplus.
N° 2 du nord	9,058-50			9,058-50	28,796-40		28,796-40		19,737-50	A acheter.
N° 3 du nord	13,651-40		1,521-00	15,172-40	22,857-20		22,857-20		7,684-40	A acheter.
N° 4	16,866-20			16,866-20	34,023-10	3,624-10	37,647-20		20,781-00	A comp. p. séché n° 4, achetez le surplus.
N° 5	555-40			555-40	13,779-30		13,779-30		13,223-50	A acheter.
N° 6	5,303-50			5,303-50	14,975-40	421-30	15,397-10		10,093-20	A acheter.
Séché n° 1 du nord						3,311-50	3,311-50		3,311-50	A acheter.
Séché n° 2 du nord						3,740-20	3,740-20		3,740-20	A acheter.
Séché n° 3 du nord					2,082-40		2,082-40		2,082-40	A acheter.
Séché n° 4			1,083-30	1,083-30				1,083-30		
Fourrager	36,557-50			36,557-50	42,535-30	1,219-50	43,755-20		7,197-30	A acheter.
N° 3 Alberta r'ge d'hiv.	2,420-10			2,420-10	2,749-30		2,749-30		329-20	A acheter.
Rej. n° 3 A.R.H.	74-30			74-30				74-30		
Carié n° 3 A.R.H.	1,450-40			1,450-40	1,477-30		1,477-30		26-50	A comp. par rej. n° 3 A.R.H.
Carié n° 4 R.H.	87-30			87-30				87-30		
H. T. N° 3 A.R.H. cor.					574-30		574-30		574-30	A acheter.
H. T. c. n° 3 A.R.H. cor.	990-40			990-40	980-30		980-30	10-10		
H. T. carié R.N. cor.	510-20			510-20	503-40		503-40	6-40		
Pas de classe établie	2,641-20			2,641-20	2,770-20		2,770-20		129-00	A acheter.
Rej. n° 1 du nord	3,649-30			3,649-30	2,800 20		2,800-20	849-10		
Rej. n° 1 du nord, grav.	192-30			192-30		1,257-40	1,257-40		1,065-10	A acheter.
Rej. n° 2 du nord	5,784-10			5,784-10	3,403-00		3,403-00	2,381-10		
Rej. n° 3 du nord	12,542-10			12,542-10	9,902-20		9,902-20	2,639-50		
Rej. n° 4	6,536-00			6,536-00	5,158-40		5,158-40	1,377-20		
Rej. n° 5	10,039-30			10-039-30	9,660-50		9,660-50	378-40		
Carié n° 1 du nord	8,198-40			8,198-40	5,938-00		5,938 00	2,260-40		
Carié n° 2 du nord	4,011-50			4,011-50	4,011-50		4,011-50			
Carié n° 3 du nord	1,268-30			1,268-30	5,514-50		5,514-50		4,246-20	A acheter.
Carié n° 4	1,111-00			1,111-00	190-40		190-40	920-20		
Carié n° 6					512-00		512-00		512-00	A comp. par carié n° 4.
Carié rej. n° 1 du nord	4,539-30			4,539-30	634-40		634-40	3,904-50		
Carié rej. n° 2 du nord	10,907-50			10,907-50				10-907-50		
Carié rej. n° 3 du nord	2,660-30			2,660-30				2,660-30		

Carié rej. nº 5					8–40		8–40		8–40	A comp. par carié rej. nº 3 du nord.
Carié séché, 1 du nord						1,031–30	1,031–30		1,031–30	A comp. par carié 1 du nord
Carié séché, 3 du nord					698–50		698–50		698–50	A acheter.
HT. 3 du nord, coriace	1,424–40		910–50	2,335–30				2,335–30		
HT. 1 du nord, coriace			919–50	919–50				919–50		
HT. nº 5, coriace					721–20		721–00		721–00	A comp. par H.T. 3 du nrd coriace.
HT. rej. 2 du nord, coriace	392–20			392–20				392–20		
HT. rej. 3 du nord, coriace	5,198–20			5,198–20				5,198–20		
H.T. carié nº 1 coriace	984–40			984–40	2,910–20		2,910–20		1,925–40	A comp. par carié nº 1 bal. H.T. nº 1 coriace.
H.T. carié nº 2 coriace	434–10			434–10				434–10		
H.T. carié nº 4 coriace					1,876–30		1,876–30		1,876–30	A acheter.
H.T. carié nº 5 coriace	2,394–00			2,394–00	2,192–50		2,192–50	201–10		
Nº 1 rej. mél. et échauffé	4,560–50			4,560–50	2,356–50		2,356–50	2,204–00		
Nº 2 rej. mél. et échauffé	3,582–00			3,582–00		3,079–40	3,079–40	502–20		
Rej. nº 2 rej., mél. et éch.	1,642–10			1,642–10				1,642–10		
Nº 3 rej., mél. et échauffé	6,318–00	66–40		6,384–40	2,681–40		2,681–40	3,703–00		
Nº 4 rej., mél. et échauffé	6,428–00			6,428–00		1,504–50	1,504–50	4,923–10		
Rej. nº 4 rej., mél. et éch.	d. 2,239–50			2,239–50				2,239–50		
Nº 5 rej. mél. et échauffé	5,116–30			5,116–30	967–20	2,993–10	3,960–30	1,156–00		
Nº 1 rej. carié mél. et éch.	3,470–20			3,470–20	413–10		413–10	3,057–10		
Nº 2 rej. carié mél. et éch.	2,189–10			2,189–10				2,189–10		
Nº 3 rej. carié	10,617–20			10,617–20		8,–279–20	8,279–20	2,338–00		
Nº 6 rej. carié mél. et éch.	1,080–10			1,080–10				1,080–10		
Nº 2 rej. et séc. mél. et éch.						1,061–30	1,061–30		1,061–30	A comp. par rej. nº 2 échauffé, bal. rej. nº 2.
Nº 3 rej. et séc. mél. et éch.			155–00	155–00	2,315–20		2,315–20		2,160–20	A comp. par rej. nº 3 éch.
Nº 3 rej. et séc., br. p. le feu			716–20	716–20				716–20		
Nº 4 rej. et séc. mél. et éch.					1,301–20		1,301–20		1,301–20	A comp. par rej. nº 4 éch.
Nº 5 rej. et séc. mél. et éch.					1,898–00		1,898–00		1,898–00	A comp. par rej. 5 échauffé rej. nº 5 et rej. nº 4.
Nº 4 rej. carié séc. mélangé échauffé					665–50		665–50		665–50	A comp. par rej. nº 4.
Nº 6 rej., carié, séc., mél. et échauffé					1,140–00		1,140–00		1,140–00	A comp. par carié nº 6 éch. et nº 4 carié séché.
Condamné nº 1						287–50	287–50		287–50	A acheter.
Condamné nº 2	553–00			553–00	984–00		984–00		431–00	A acheter.
Séché, condamné nº 3					1,402–10		1,402–10		1,402–10	A acheter.
	239,163–30	66–40	5,958–00	245,188–10	312,599–00	318,13–10	344,412 10	68,598–10	167,822–10	

Compte des expéditions non annulées	H.T. rej. 2 du nord coriace	3,494–50		
" "	H.T. nº 4 coriace carié	3,105–20		
" "	H.T. coriace carié 3 du nord rej. mélangé et échauffé	14,311–50		
" "	H.T. coriace carié nº 4 rej. mélangé et échauffé	865–40		
Total, déficit net		90,375–50	167,822–10	
			77,446–20	

CANADIAN PACIFIC ELEVATOR "D"—*Fin.*

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus ou déficits, au 23 septembre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 23 septembre 1916.	Débit Horn's Elevator. Expédition en plus sur leur compte.	Expédition de Transcona aiguillé à l'élévateur 'D' grain non déch'rgé	Total.	Récépissés d'entrepôt en circulation y compris celui pour le grain Strathcona	Emmagasiné dans l'élévateur 'D' pour le compte de Horn.	Total.	Surplus.	Déficit.	Ajustements faits par l'inspecteur en chef.
Avoine—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 C.O	8,007-12	.....	.....	8,007-12	4,410-10	.....	4,410-10	3,597-02	.....	
N° 2 C.O	187,959-04	.....	.....	187,959-04	185,825-30	.....	185,825-30	2,133-08	.....	
N° 3 C.O	12,602-12	.....	.....	12,602-12	47,353-20	.....	47,353-20	.....	34,751-08	A acheter.
Séchée n° 3 C.O	.....	.....	.....	.....	1,879-14	.....	1,879-14	.....	1,879-14	A acheter.
Ex. Fourragère n° 1	39,687-32	.....	.....	39,687-32	22,419-04	.....	22,419-04	17,268-28	.....	
N° 1 Fourragère	9,856-06	.....	.....	9,856-06	5,168-08	4,456-26	9,625-00	231-06	.....	
N° Fourragère	40,432-12	.....	.....	40,432-12	53,600-10	618-18	54,218-28	.....	13,786-16	A acheter.
Rejetée	8,240-30	.....	.....	8,240-30	4,918-30	.....	4,918-30	3,322-00	.....	
H.T. n° 2 C.O. coriace	364-04	.....	.....	364-04	242-22	.....	242-22	121-16	.....	
H.T. n° 3 C.O. coriace	.....	.....	.....	.....	2,172-22	.....	2,172-22	.....	2,172-22	A acheter.
H.T. n° 2 Fourr. coriace	.....	.....	535-10	535-10	.....	.....	.....	535-10	.....	
Rej. mélangé, échauffé	14,703-04	.....	.....	14,703-04	9,023-04	2,324-10	11,347-14	3,355-24	.....	
H.T. rej. coriace, mélangée, échauffée	262-12	.....	.....	262-12	888-08	.....	888-08	.....	625-30	A comp. par rej. éch.
H.T. coriace, échauffée et fermentant	2,912-12	.....	.....	2,912-12	.....	.....	.....	2,912-12	.....	
Condamnée	1,900-20	.....	.....	1,900-20	1,900-20	.....	1,900-20	.....	.....	
	326,928-24	.....	535-10	327,464-00	339,802-32	7,399-20	347,202-18	33,477-04	53,215-22	
Compte des expéditions non annulées, avoine condamnée H.T. coriace								15,701-16		
								49,178-20	53,215-22	
Total déficit net									4,037-02	
Orge—										
N° 3 C.O	9,418-06	6,701-12	.....	16,119-18	20,485-20	.....	20,485-20	.....	4,366-02	A acheter.
N° 4 C.O	6,522-04	.....	.....	6,522-04	6,737-04	3,624-10	10,361-14	.....	3,839-10	A acheter.
Fourragère	20,677-44	.....	.....	20,677-44	20,255-20	22-10	20,277-30	400-14	.....	
Rejetée	6,878-26	.....	.....	6,878-26	5,744-18	3,408-06	9,152-24	.....	2,273-46	A acheter.
Rej., mélangée et éch.	3,106-42	.....	.....	3,106-42	.....	2,304-16	2,304-16	802-26	.....	
	46,603-26	6,701-12	.....	53,304-38	53,222-14	9,358-42	62,581-08	1,202-40	10,479-10	
Total déficit net	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,276-18	

Lin—										
Séché n° 1, N.C.O.	.....	.....	1,104–26	1,104–26	1,104-20	.....	1,104-20	0-06	.....	
Séché Rej. n° 1, N.C.O. mélangé, échauffé....	.....	.....	1,787-38	1,787-38	905-00	.....	905-00	882-38	.....	
Séché, rej, mél; échauffé	.....	.....	.....	.....	871-13	.....	871-13	.....	871–13	A comp. par séché, rej. n° 1 N.C.O. échauffé.
Séché, condamné..	.....	.....	286–14	286–14	297–08	.....	297–08	.....	10–50	" "
	.....	.....	3,178-22	3,178-22	3,177-41	.....	3,177-41	882-44	882-07	
Total, Surplus net....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0-37	lbs.	
Seigle—										
N° 2, C.O.....	237–48	.....	.....	237–48	233–02	.....	233–02	4–46	.....	
Rejeté.....	145–00	.....	.....	145-00	143-32	.....	143–32	1–24	.....	
	382–48	.....	.....	382–48	376–34	.....	376–34	6–14	.....	
Total, surplus net.. ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6–14	.....	
Mélangé—										
Grain mélangé rejeté...	1,508,860 Liv.	..... Liv.	..... Liv.	1,508,860 Liv.	..... Liv.	..... Liv.	..... Liv.	..... Liv.	..... Liv.	
Rej. grain mélangé rej. mél. échauf. et ferm.	69,870	.....	.....	69,870	.....	.....	.....	.....	.....	
Rej. grain mélangé rej. mél. échauf. et fermen.	187,450	.....	.....	187,450	.....	.....	.....	.....	.....	
H.T. rej. grain mél. coriace	138,890	.....	.....	138,890	.....	.....	.....	.....	.....	
	1,905,070	.....	.....	1,905,070	536,740	.....	536,740	1,368,330	Surplus.	
Ecalures d'avoine..	64,700	.....	.....	64,700	.....	.....	64,700	64,700	Surplus.	

Empire and Thunder Bay Elevators.

Relevé des pesages officiels, avec surplus ou déficits, au 31 août 1916.

Classe.	Pesage officiel le 31 août 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulat. le 31 août.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	3,495–50	3,139–30	356–20		
N° 1 du nord	474,368–50	385,164–40	89,204–10		
N° 2 du nord	74,120–00	59,576–50	14,543–10		
N° 3 du nord	43,899–40	41,502–00	2,397–40		
Séché, 1 du nord	3,794–50	1,948–20	1,846–30		
Séché, 2 du nord	2,601–40		2,601–40		
N° 4	11,606–20	7,307–00	4,299–20		
N° 5	994–40	6,692–20		5,697–40	A comp. par n° 4 et 3 du nord.
N° 6	5,845–40	5,864–40		19–00	A comp. par n° 4.
Fourrager	7,464–30	670–50	6,793–40		
Rej. 1 du nord	13,969–30	11,237–40	2,731–50		
Rej. 2 du nord	9,213–50	8,636–40	577–10		
Rej. 3 du nord	9,011–40	10,229–10		1,217–30	A compenser par n° 3 du nord.
Rej. n° 4	2,842–50	1,243–00	1,599–50		
Carié, 1 du nord	3,317–50	2,077–50	1,240–00		
Carié 2 du nord	3,659–20	2,573–20	1,086–00		
Carié 3 du nord	14,443–50	14,989–20		545–30	A comp. par carié 2 du nord.
Carié n° 4	4,554–40	4,592–10		37–30	A comp. par carié 2 du nord.
Séché, carié, n° 4, échauffé		550–10		550–10	A comp. par rejeté n° 4.
Carié n° 5	2,105–00	2,097–50	7–10		
Carié fourrager	543–50	561–40		17–50	A comp. par rejeté n° 4.
H. T. 1 du nord coriace	3,138–00	3,152–00		14–00	A comp. par 1 du nord.
H. T. 2 du nord coriace	4,295–00	3,915–50	379–10		
H. T. 3 du nord coriace	9,315–00	8,515–20	799–40		
H. T. n° 4 coriace	5,052–30	3,987–50	1,064–40		
H. T. n° 5 coriace	659–20	1,005–10		345–50	A comp. par H. T. n° 4 coriace
H. T. n° 6 coriace		39–40		39–40	A comp. par H. T. n° 4 coriace.
Carié rej. 1 du nord		304–40		304–40	A comp. par carié 1 du nord.
Carié rej. 2 du nord	2,123–10	2,192–50		69–40	A comp. par carié 2 du nord.
H. T. rej. 3 du nord coriace	1,193–20	2,586–30		1,393–10	A comp. par H. T. 2 du nord et H. T. 3 du nord, balance, 3 du nord.
H. T. rej. carié 1 du nord coriace	578–00	1,656–10		1,078–10	A comp. par carié 1 du nord et 1 du nord.
H. T. carié 2 du nord coriac	556–40	1,845–20		1,288–40	A comp. par carié 2 du nord et 2 du nord.
H. T. carié 3 du nord coriace	630–00	178–10	451–50		
H. T. carié n° 4 coriace	2,191–30	3,405–00		1,213–30	A comp. par H. T. n° 4 et n° 4.
H. T. carié n° 5 coriace	1,213–40	1,484–50		271–10	A comp. par H. T. carié, 3 du nord.
H. T. carié n° 6 coriace	1,118–10	1,093–50	24–20		

Rej. 1 du nord, mélangé, échauffé	14,871–00	14,653–10	217–50	.....	
Rej. 2 du nord, mélangé, échauffé	18,802–00	16,511–30	2,290–30	.....	
Rej. 3 du nord, mélangé, échauffé	14,746–10	16,531–30	.....	1,785–20	A comp. par rej. 2 du nord échauffé.
Rej. nº 4 mélangé, échauffé	3,399–30	2,404–20	995–10	.....	
Rej. nº 5 mélangé, échauffé	2,300–30	3,178–30	.....	878–00	A comp. par rej. nº 4 échauffé.
Rej. nº 6 mélangé, échauffé	1,744–50	1,664–40	80–10	.....	
Rej. 1 du nord, mélangé avec du charbon	.....	62–00	.....	62–00	A comp. par rej. 1 du nord.
Rej. 1 du nord mélangé, brûlé par le feu	943–00	867–20	75–40	.....	
H. T. rej. 1 du nord, coriace, mélangé, échauffé	1,173–10	1,443–50	.....	270–40	A comp. par rej. 1 du nord échauffé et rej. 2 du nord échauffé.
H. T. rej. 2 du nord coriace, mélangé, échauffé	3–20	1,006–50	.....	1,003–30	A comp. par rej. 2 du nord échauffé.
H. T. rej. 3 du nord coriace, mélangé, échauffé	4,884–30	3,898–40	985–50	.....	
H. T. rej. nº 4 coriace, mélangé, échauffé	2,588–00	2,257–40	330–20	.....	
Condamné nº 1	4,862–20	2,132–00	2,730–20	.....	
Condamné nº 2, coriace, échauffé et fermentant	602–30	.....	602–30	.....	
Condamné nº 2	2,585–40	2,433–40	152–00	.....	
	797,425–10	675,063–50	140,464–30	18,103–10	
Compte des expéditions non annullés, nº 5	.....	.....	7,900–20		
Total, surplus net	.....	.....	130,261–40		
Avoine—					
Nº 1 C.O	4,211–26	4,204–24	7–02	.....	
Nº 2 C.O	189,888–24	172,790–10	17,098–14	.....	
Nº 3 C.O	70,004–14	69,277–24	726–24	.....	
Ex. nº 1 fourragère	7,276–16	6,921–06	355–10	.....	
Nº 1 fourragère	23,096–16	20,672–32	2,423–18	.....	
Nº 2 fourragère	25,070–30	23,425–10	1,645–20	.....	
Rejetée	2,597–12	1,268–08	1,329–04	.....	
H. T. nº 2 C.O. coriace	11,665–14	16,169–24	.....	4,504–10	A comp. par 2 C.O.
H. T. nº 3 C.O. coriace	2,374–14	2,657–12	.....	282–32	A comp. par 3 C.O.
H. T. nº 1 fourragère coriace	1,813–08	1,852–18	.....	39–10	A comp. par nº 1 fourragère.
H. T. nº 2 fourragère coriace	3,176–26	3,862–32	.....	686–06	A comp. par nº 2 fourragère.
Rejetée, mélangée, échauffée	31,210–20	29,437–22	1,772–32	.....	
H. T. rejetée, coriace, mélangée, échauffée	4,215–10	4,192–22	22–22	.....	
	376,601–26	356,733–06	25,381–10	5,512–24	
Total, surplus net	.....	.....	19,868–20		
Orge—					
Nº 3 C.O	37,225–20	30,309–46	6,915–22	.....	
Nº 4 C.O	16,754–28	18,403–28	.....	1,649–00	A comp. par nº 3 C.O.
Fourragère	1–32	.....	1–32	.....	
Rejetée	56–32	56–32	.....	.....	
Rejetée échauffée	2,170–20	2,113–06	57–14	.....	
H. T. C O. coriace	1,152–24	1,146–42	5–30	.....	
	57,361–12	52,030–10	6,980–02	1,649–00	
Total, surplus net	.....	.....	5,331–02		

EMPIRE AND THUNDER BAY ELEVATORS—*Fin.*

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus ou déficits, au 31 août 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiels au 31 août 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 31 août.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Lin—					
N° 1 N.C.O.	191,849–51	185,556–33	6,293–18	.....	
N° 2 C.O.	20,059–19	23,340–11	.....	3,280–48	A comp. par n° 1 N.C.O.
N° 3 C.O.	3,375–15	2,928–02	447–13	.....	
Rejeté	3,761–36	3,495–16	266–20	.....	
Rejeté, mélangé avec blé noirci	.....	309–07	.....	309–07	A comp. par rej. n° 3 C.O.
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé, échauffé	2,225–46	2,378–14	.....	152–24	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté n° 2 C.O., mélangé, échauffé	.....	26–20	.....	26–20	A comp. par n° 1 N.C.O.
	221,271–55	218,033–47	7,006–51	3,768–43	
Total, surplus net	.....	.....	3,238–08		
	Liv.	Liv.	Liv.		
Grain mélangé rejeté—					
Grain mélangé rejeté	391,490	301,650	89,840	.....	
Total, surplus net	.....	.....	89,840		
	Liv.	Liv.	Liv.	Lb.	
Ecalures de blé	682,880	.....	.....	.....	
Ecalures d'avoine	47,280	.....	.....	.....	
Ecalures de lin	52,730	.....	.....	.....	

Eastern Terminal Elevator.

Relevé des péages officiels, avec surplus et déficits, au 5 septembre 1916.

Classe,	Pesage officiel le 5 septembre.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 5 septembre.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	2,427-36	1,190-10	1,237-20	.....	
N° 1 du nord	134,790-20	122,480-10	12,310-10	.....	
N° 2 du nord	26,062-40	15,629-00	10,433-40	.....	
N° 3 du nord	7,668-10	7,324-40	343-30	.....	
N° 4	8,802-50	10,014-40	.....	1,211-50	A comp. par 3 du nord et 2 du nord.
N° 5	3,098-50	2,223-30	875-20	.....	
N° 6	4,058-00	4,239-20	.....	181-20	A comp. par n° 5.
Fourrager	3,368-20	1,963-20	1,405-00	.....	
N° 2 A. Rouge d'hiver	1,403-10	1,401-50	1-20	.....	
N° 3 A. Rouge d'hiver	4,608-00	4,807-30	.....	199-30	A acheter.
N° 4 rouge d'hiver	1,624-40	1,613-20	11-20	.....	
Rej. n° 1 du nord	2,533-20	2,533-20	.....	.....	
Rej. n° 2 du nord	1,234-00	1,232-40	1-20	.....	
Rej. n° 3 du nord	39-50	30-00	9-50	.....	
Rej. n° 4 du nord	613-10	604-20	8-50	.....	
Carié n° 1 du nord	4,078-40	3,019-40	1,059-00	.....	
Carié n° 2 du nord	1,949-00	3,070-50	.....	1,121-50	A comp. par carié 1 du nord et 2 du nord.
Carié n° 3 du nord	10,166-00	10,398-30	.....	232-30	A comp. par 2 du nord.
Carié n° 4	163-40	.....	163-40	.....	
Carié n° 5e	1,385-50	1,383-40	2-10	.....	
Carié n° 6	7,140-50	7,098-30	42-20	.....	
H.T. n° 1 du nord, coriace	10,213-30	15,014-40	.....	4,801-10	A comp. par 1 du nord.
H.T. n° 2 du nord, coriace	.....	1,458-30	.....	1,458-30	A comp. par 2 du nord.
H.T. n° 3 du nord, coriace	2,322-20	3,592-20	.....	1,070-00	A comp. par 2 du nord.
H.T. n° 4, coriace	3,077-10	3,478-10	.....	401-00	A comp. par 2 du nord.
H.T. n° 5, coriace	801-40	1,098-40	.....	297-00	A comp. par n° 5.
H.T. n° 6, coriace	549-20	.....	549-20	.....	
H.T. n° 4, rouge d'hiver, coriace	516-40	516-40	.....	.....	
Carié, rejeté, n° 1 du nord	2,728-20	2,779-20	.....	51-00	A comp. par 2 du nord.
Carié, rejeté, n° 3 du nord	753-00	747-10	5-50	.....	
H.T. rej. n° 2 du nord, coriace	1,111-10	1,108-40	2-30	.....	
H.T. carié, n° 1 du nord, coriace	193-50	219-10	.....	25-20	A comp. par 2 du nord.
H.T. carié, n° 2 du nord, coriace	5,319-10	4,668-20	650-50	.....	

EASTERN TERMINAL ELEVATOR—*Fin.*

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 5 septembre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 5 septembre.	Récipissés d'entrepôt en circulation le 5 septembre.	Surplus.	Déficit.	Ajustement par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—Fin.					
H.T. carié, n° 3 du nord, coriace	3,265–20	3,136–40	128–40	.....	
H.T. carié, n° 4, coriace	2,166–10	2,138–20	27–50	.....	
H.T. carié, rej. n° 3 du nord, coriace	1,532–30	1,381–10	151–20	.....	
Rej. n° 1 du nord, mélangé, échauffé	8,180–40	8,179–10	1–30	.....	
Rej. n° 2 du nord, mélangé, échauffé	1,546–10	1,448–00	98–10	.....	
Rej. n° 3 du nord, mélangé, échauffé	2,129–10	2,129–10	.....	.....	
Rej. n° 4, mélangé, échauffé	3,061–40	3,024–50	36–50	.....	
Rej. n° 6, mélané, échauffé	1,100–20	1,102–10	.....	1–50	A comp. par rej. n° 4, échauffé.
H.T. rej. n° 1 du nord, coriace, mél., échauffé	6,982–00	7,009–50	.....	27–50	A comp. par H.T. carié 2 du nord.
H.T. rej. n° 2 du nord, coriace, mél., échauffé	114–30	1,087–40	.....	973–10	A comp. par 2 du nord.
H.T. rej. n° 3 du nord, coriace, mélangé, échauffé	2,500–20	2,510–50	.....	10–30	A comp. par 2 du nord, rej., mél. et échauffé.
H.T. rej. n° 4, coriace, mélangé, échauffé	97–20	72–40	24–40	.....	
Rej. n° 3 du nord, mélangé, charbon et gravier	171–30	171–30	.....	.....	
Rej. n° 4, mélangé, charbon et gravier	210–40	210–40	.....	.....	
Rej. n° 1 du nord, mélangé, brûlé par le feu	5,645–20	5,589–50	55–30	.....	
H.T. rej. n° 2 du nord mél., brûlé par le feu et fermentant.	983–10	.....	983–10	.....	
	294,689–50	276,133–10	30,621–00	12,064–20	
Total, surplus net	.....	.....	18,556–40		
Avoine—					
N° 1 C.O.	4,390–00	4,391–06	.....	1–06	A acheter.
N° 2 C.O.	164,409–04	157,838–08	6,570–30	.....	
N° 3 C.O.	38,826–06	41,433–28	.....	2,607–22	A comp. par 2 C.O.
Ex. n° 1, fourragère	1,937–12	2,992–32	.....	1,055–20	A comp. par 2 C.O.
N° 1, fourragère	2,210–30	2,210–30	.....	.....	
N° 2, fourragère	6,444–24	6,966–06	.....	521–16	A comp. par 2 C.O.
H.T. n° 2, C.O. coriace	2,162–02	3,766–26	.....	1,604–24	A comp. par 2 C.O.
H.T. n° 3, C.O. coriace	8,685–30	8,780–00	.....	94–04	A comp. par 2 C.O.
H.T. n° 1, ,ourragère, coriace	923–28	902–26	21–02	.....	
H.T. n° 2, fourragère, coriace	987–02	644–00	343–02	.....	
H.T. n° 2, C.O. coriace et fermentant	1,012–02	.....	1,012–02	.....	
Rejetée, mélangée et échauffée	2,320–10	1,900–30	419–14	.....	
	234,309–14	231,827–22	8,366–16	5,884–24	
Total, surplus net	.....	.....	2,481–26	.....	

Orge—					
N° 3 C.O.	5,067-34	4,446-44	620-38	.....	
N° 4 C.O.	1,347-44	1,323-46	23-46	.....	
Fourragère	237-24	.....	237-24	.....	
Rejetée	1,697-44	1,697-44	.....	.....	
H. T. n° 3 C.O., coriace	817-04	817-14	.....	0 10	A comp. par n° 3 C.O.
H. T. rejetée coriace	154-28	.....	154-28	.....	
H. T. rejetée, coriace, mélangée et échauffée	1,256-32	1,236-22	20-10	.....	
	10,579-18	9,-22-26	1,057-02	0-10	
Total, surplus net	.....	.....	1,056-40		
Grain mélangé rejeté—	Livres.	Livres.	Livres.		
Grain mélangé rejeté	817,640	495,630	322,010	.....	
H. T. coriace, grain mélangé rejeté	71,420	70,150	1,270	.....	
	889,060	565,780	323,280	.....	
Total, surplus net	.....	.....	323,280		
Ecalures d'avoine	73,840	.....	.....	.....	
Balayures d'élévateurs	1,600				

Consolidated Elevator.

Relevé des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 23 août 1916.

Classe.	Pesage officiel le 23 août 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 23 août 1916.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 du nord	386,158-00	311,380-50	74,777-10	.....	
N° 2 du nord	54,391-50	58,651-20	.....	4,259-30	A comp. par n° 1 du nord.
N° 3 du nord	1,212-00	17,386-40	.....	16,174-40	A comp. par n° 1 du nord.
N° 4	4,909-20	13,994-30	.....	9,085-10	A comp. par n° 1 du nord.
N° 5	5,551-00	4,186-20	1,364-40	.....	
Fourrager	.....	56-20	.....	56-20	A comp. par n° 5.
Rej. n° 1 du nord	15,423-00	12,952-20	2,470-40	.....	
Rej. n° 2 du nord	6,505-10	5,651-50	853-20	.....	
Rej. n° 3 du nord	5,033-50	3,458-50	1,575-00	.....	
Carié n° 1 du nord	6,277-30	2,942-20	3,335-10	.....	
Carié n° 2 du nord	3,558-10	4,217-50	.....	659-40	A comp. par carié n° 1 du nord.
Carié n° 3 du nord	4,299-50	4,787-30	.....	487-40	A comp. par carié n° 1 du nord.
Carié n° 5	536-10	689-50	.....	153-40	A comp. par n° 5.
H. T. n° 1 du nord coriace	3,332-20	4,713-00	.....	1,380-40	A comp. par n° 1 du nord.
H. T. n° 2 du nord coriace	2,991-50	3,989-10	.....	997-20	A comp. par n° 1 du nord.
H. T. n° 3 du nord coriace	2,622-00	3,410-00	.....	788-00	A comp. par rej. n° 3 du nord.
H. T. n° 5 coriace	.....	132-10	.....	132-10	A comp. par n° 5.
H. T. carié n° 1 du nord coriace	474-40	487-10	.....	12-30	A comp. par carié n° 1 du nord.
H. T. carié n° 2 du nord coriace	4,043-50	3,394-30	649-20	.....	
H. T. carié n° 3 du nord coriace	1,630-40	1,602-40	28-00	.....	
Rej. n° 2 du nord, mélangé, échauffé	1,535-00	1,417-50	117-10	.....	
Rej. n° 3 du nord, mélangé, échauffé	.....	28-50	.....	28-50	A comp. par rej. 2 du nord échauffé.
Rej. n° 4 mélangé, échauffé	1,130-00	1,100-10	29-50	.....	
H. T. rej. n° 3 du nord, coriace, mélangé	900-00	995-00	.....	95-00	A comp. par rej. 2 du nord échauffé.
	512,516-10	461,627-00	85,200-20	34,311-10	
Total, surplus net	.....	.....	50,889-10		
Avoine—					
N° 2 C.O	136,424-24	128,023-11	8,401-13	.....	
N° 3 C.O	53,746-16	48,545-10	5,201-06	.....	
N° 1 fourragère	437-12	447-02	.....	9-24	A comp. par 2 C.O.
N° 2 fourragère	27,734-04	37,067-12	.....	9,333-08	A comp. par 3 C.O. et 2 C.O
Rejetée	14,863-18	14,865-10	.....	1-26	A comp. par 2 C.O.
H. T. n° 2 C.O. coriace	6,265-00	6,269-14	.....	4-14	A comp. par 2 C.O.

H.T. n° 3 C.O. coriace	8,045–30	8,046–26	.....	0–30	A comp. par n° 2 C.O.
Rejetée, échauffée	2,144–04	2,136–15	7–23	.....	
H.T. rej. coriace, mélangée, échouffée	8,581–16	8,182–22	398–28	.....	
Rejetée, mélangée avec gravier	553–08	574–24	.....	21–16	A comp. par n° 2 C.O.
	258,795–30	254,158–10	14,009–02	9,371–16	
Total, surplus net	.....	.....	4,637–20		
Orge—					
N° 3 C.O.	20,734–38	16,295–20	4,439–18	.....	
N° 4 C.O.	1,667–34	5,038–16	.....	3,370–30	A comp. par n° 3 C.O.
	22,402–24	21,333–36	4,439–18	3,370–30	
Total, surplus net	.....	.....	1,068–36		
Lin—					
N° 1 N.C.O.	78,549–44	72,210–23	6,339–21	.....	
N° 2 C.O.	11,877–04	14,367–00	.....	2,489–52	A comp. par n° 1 N.C.O.
N° 3 C.O.	.....	95–11	.....	95–11	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté, mélangé avec blé noirci	.....	310–15	.....	310–15	A comp. par n° 1 N.C.O.
H.T. n° 1 N.C.O. mouillé	.....	18–29	.....	18–29	A comp. par n° 1 N.C.O.
	90,426–48	87,001–22	6,339–21	2,913–51	
Total, surplus net	.....	.....	3,425–26		
Seigle—					
N° 2, seigle..e	1–44	1–44	.....	.....	
Grain mélangé—					
	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	
Grain mélangé rejeté	262,860	344,900	.....	82,040	A acheter.
Grain mélangé rejeté, échauffé	31,970	32,100	.....	130	A acheter.
	294,830	377,000	.....	82,170	
Ecalures—					
Ecalures de blé	222,230	.....	.....	.....	
Ecalures de lin	385,710	.....	.....	.....	

Western Terminal Elevator.

Relevé des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 31 août 1916,

Classe.	Pesage officiel le 31 août.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 31 août.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	1,323–30	1,294–00	29–30	.....	
N° 1 du nord	294,416–00	295,759–50	.....	1,343–50	A acheter.
N° 2 du nord	60,741–20	57,941–30	2,799–50	.....	
N° 3 du nord	49,552–20	46,517–10	3,035–10	.....	
N° 4	42,616–50	8,883–30	33,733–20	.....	
N° 5	.....	2,515–40	.....	2,515–40	A comp. par n° 4.
N° 6	.....	1,006–00	.....	1,006–00	A comp. par n° 4.
Fourrager	.....	289–30	.....	289–30	A comp. par n° 4.
Rejeté n° 1 du nord	7,945–20	7,609–00	336–20	.....	
Rejeté n° 2 du nord	2,196–50	2,181–10	15–40	.....	
Rejeté n° 3 du nord	.....	26–50	.....	26–50	A comp. par rej. n° 1 du nord.
Rejeté n° 4	.....	278–00	.....	278–00	A comp. par rej. n° 2 du nord et rej. n° 1 du nord.
Rejeté n° 3 du nord, mélangé, échauffé	444–00	158–20	285–40	.....	
Rejeté n° 4, mélangé, échauffé	.....	139–30	.....	139–30	A comp. par reg. n° 3 du nord, échauffé.
H.T. n° 1 du nord, coriace	1,404–20	1,472–30	.....	68–10	A comp. par n° 2 du nord.
H.T. carié n° 3 du nord, coriace	1,036–50	1,073–10	.....	36–20	A comp. par n° 3 du nord.
	461,677–20	427,145–40	40,235–30	5,703–50	
Total, surplus net	.....	.....	34,531–40		
Avoine—					
N° 2 C.O.	84,435–00	83,105–20	1,329–14	.....	
N° 3 C.O.	82,585–30	92,602–02	.....	10,016–06	Acheter le surplus ; à comp. par n° 2 C.O.
Ex. n° 1 fourragère	.....	907–02	.....	907–02	A acheter.
N° 1 fourragère	15,968–18	13,253–08	2,715–10	.....	
N° 2 fourragère	57,945–32	41,970–30	15,975–02	.....	
H.T. n° 3 C.O. coriace	6,156–06	5,680–10	475–30	.....	
Rejetée, mélangée, échauffée	5,023–08	5,012–12	10–30	.....	
H.T. rejetée, coriace, mélangée, échauffée	5,035–30	5,028–18	7–12	.....	
	257,150–22	247,560–00	20,513–30	10,923–08	
Total, surplus net	.....	.....	9,590–22		
Compte des expéditions non annulées. Ex. fourragère	.....	.....	4,533–28		
Grand total, Surplus net	.....	.....	14,124–16		

Orge—					
N° 3 C.O.	6,165–20	7,077–10	.....	911–38	A acheter.
N° 4 C.O.	4,897–34	4,187–44	709–38	.....	
	11,063–06	11,265–06	709–38	911–38	
Total, déficit net	.....	.....		202–00	
Lin—					
N° 1 N.C.O.	226,681–04	223,466–38	3,214–22	.....	
N° 2 C.O.	32,681–14	32,989–54	.....	308–40	A comp. par n° 1 N.C.O.
N° 3 C.O.	.....	1,535–25	.....	1,535–25	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté	.....	208–25	.....	208–25	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rej. mélangé avec blé noirci	55–29	505–25	.....	449–52	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé, échauffé	980–50	936–19	44–31	.....	
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé, brûlé par le feu	1,096–54	1,032–50	64–04	.....	
H. T. n° 1 N.C.O. coriace	.....	17–16	.....	17–16	A comp. par n° 1 N.C.O.
H. T. n° 3 C.O. coriace	.....	175–00	.....	175–00	A comp. par n° 1 N.C.O.
	261,495–39	260,867–28	3,323–01	2,694–46	
Total, surplus net	.....	.....	628–11		
Grain mélangé—	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	
Grain mélangé rejeté	373,450	403,520	.....	30,070	A acheter.
Total, déficit net	.....	.....		30,070	
Ecalures—					
Ecalures de blé	264,510	.....	.....	.....	

Grain Growers' Elevator.

Relevé des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 28 août 1916.

Classe.	Pesage officiel le 28 août.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	5,389–10	5,023–30	365–40		
N° 1 du nord	157,497–50	125,712–10	31,785–40		
N° 2 du nord	60,749–50	49,636–10	11,113–40		
N° 3 du nord	64,354–20	56,110–40	8,243–40		
N° 4	23,545–00	25,960–30		2,415–30	A comp. par n° 3 du nord.
N° 5	18,979–50	16,894–30	2,085–20		
N° 6	11,683–40	13,184–40		1,501–00	A comp. par n° 5.
N° 1 Alberta Rouge		37–10		37–10	A acheter.
N° 2 Alberta Rouge	1,685–00	1,380–30	304–30		
N° 3 Alberta Rouge	8,642–20	8,860–20		218–00	A comp. par n° 2 Alberta Rouge.
N° 4 Rouge	1,089–30	1,087–20	2–10		
Rej. n° 1 du nord	12,761–10	8,704–30	4,056–40		
Rej. n° 2 du nord	6,401–00	5,726–20	674–40		
Rej. n° 3 du nord	11,488–20	9,951–50	1,536–30		
Rej. n° 4	1,906–20	1,865–20	41–00		
Rej. n° 1 du nord, mélangé, échauffé	2,050–50		2,050–50		
Condamné n° 1	5,810–40		5,810–40		
	394,034–50	330,135–30	68,071–00	4,171–40	
Total, surplus net			63,899–20		
Avoine—					
N° 1 C.O	28,885–10	32,814–24		3,929–14	A acheter.
N° 2 C.O	468,600–00	479,066–02		10,466–02	A acheter.
N° 3 C.O	55,608–18	48,364–10	7,244–08		
Ex. n° 1 fourragère	3,540–00	2,204–14	1,335–20		
N° 1 fourragère	9,830–20	9,944–04		113–18	A comp. par Ex. n° 1 fourragère.
N° 2 fourragère	5,220–10	12,465–20		7,245–10	A comp. par n° 3 C.O. et Ex. n° 1 fourragère.
Rejetée	2,709–14	2,395–00	314–14		
H. T. rej. coriace, mélangée, échauffée et fermentant	19,225–30		19,225–30		
	593,620–00	587,254–06	28,120–04	21,754–10	
Total, surplus net			6,365–28		

Orge—					
N° 3 C.O.	16,130–20	14,692–34	1,437–34	.....	
N° 4 C.O.	1,904–28	2,206–12	.....	301–32	A comp. par n° C.O.
Fourragère	1,614–28	932–14	682–14	.....	
	19,649–28	17,831–12	2,120–00	301–32	
Total, surplus net	.....	.....	1,818–16		
Seigle—					
M° 2	908–42	914–26	.....	5–40	
Total, déficit net	.....	.....	.....	5–40	
Grain mélangé rejeté—					
Grain mélangé rejeté, blé et avoine	230,420 Liv.	2,640 Liv.	227,780 Liv.	..... Liv.	
Grain mélangé rejeté, blé et orge	246,300	.....	246,300	.....	
Grain mélangé rejeté, avoine et blé	38,940	1,110	37,830	.....	
Grain mélangé rejeté, orge et blé	98,160	.....	98,160	.....	
Grain mélangé rejeté, blé, avoine et orge	14,480	.....	14,480	.....	
Grain mélangé rejeté, orge, avoine et blé	21,550	.....	21,550	.....	
Grain mélangé rejeté, blé et avoine échauffé	76,350	.....	76,350	.....	
	726,200	3,750	722,450	.....	
Total, surplus net	.....	.....	722,450		

Horn's Elevator.

Relevé des pesages officiels, avec surplus, ou déficits au 18 septembre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 18 septembre 1916.	En entrepôt à l'élévateur 'D' le 18 sept. C.V.D, Récépissés de Horn,	Déduire le montant sur expédié par l'élévateur 'D' au compte de Horn.	Total.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus,	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss,	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 du nord	1,248–50	.....	.....	1,248–50	10,308–40	.....	9,059–50	A acheter.
N° 2 du nord	7,350–40	.....	.....	7,350–40	5,759–00	1,591–40	.....	
N° 3 du nord	5,541–10	.....	.....	5,541–10	8,207–00	.....	2,665–50	A comp. par n° 2 du nord, ache-
N° 4	4,336–40	3,624–10	.....	7,960–50	8,473–30	.....	512–40	A acheter. [ter le surplus.
N° 5	1,748–30	1,074–00	.....	2,822–30	5,543–10	.....	2,720–40	A acheter.
N° 6	.....	1,931–20	.....	1,931–20	3,389–00	.....	1,457–40	A acheter.
Fourrager	.....	1,219–50	.....	1,219–50	1,318–50	.....	99–00	A acheter.
Séché n° 1 du nord	.....	3,311–50	.....	3,311–50	4,937–10	.....	1,625–20	A acheter.
Séché n° 2 du nord	.....	3,740–20	.....	3,740–20	4,060–50	.....	320–30	A acheter.
Rej. n° 1 du nord	.....	.....	.....	.....	202–30	.....	202–30	A acheter.
Rej. n° 2 du nord	.....	.....	.....	.....	1,034–00	.....	1,034–00	A acheter.
Rej. n° 3 du nord	.....	.....	.....	.....	882–50	.....	882–50	A acheter.
Rej. 4	.....	.....	.....	.....	77–50	.....	77–50	A acheter.
Carié n° 1 du nord	.....	.....	.....	.....	1,898–10	.....	1,898–10	A acheter.
Carié n° 2 du nord	9,358–40	.....	.....	9,358–40	2,581–30	6,777–10	.....	
Carié n° 3 du nord	.....	.....	.....	.....	2,900–10	.....	2,900–10	A comp. par carié n° 2 du nord.
Carié n° 4	1,606–20	.....	.....	1,606–20	1,520–20	86–00	.....	
Carié n° 6	.....	.....	.....	.....	2,390–00	.....	2,390–00	A comp. par séché, carié n° 5.
Séché, carié n° 1 du nord	.....	1,031–30	.....	1,031–30	.....	1,031–30	.....	
Séché, carié n° 5	2,499–00	.....	.....	2,499–00	.....	2,499–00	.....	
Carié, rejeté n° 3 du nord	.....	.....	.....	.....	550–10	.....	550–10	A comp. par carié n° 2 du sud.
Carié, rejeté n° 4	3,732–40	.....	.....	3,732–40	992–10	3,240–30	.....	
H.T. n° 2 du nord, coriace	.....	.....	.....	.....	1,396–10	.....	1,396–10	A acheter.
H.T. n° 3 du nord, coriace	985–30	.....	.....	985–30	519–30	466–00	.....	
H.T. rejeté n° 3 du nord, coriace	932–40	.....	.....	832–40	.....	932–40	.....	
H.T. carié, rej. n° 3 du nord, coriace.	550–10	.....	.....	550–10	.....	550–10	.....	
Séché, rej. n° 2 du nord, mélangé, échauffé	1,842–10	1,061–30	.....	2,903–40	.....	2,903–40	.....	
Séché, rej. n° 4, mélangé, échauffé	3,407–00	.....	.....	3,407–00	.....	3,407–00	.....	
Séché, rej. n° 5, mélangé, échauffé	2,764–20	2,993–10	.....	5,757–30	.....	5,757–30	.....	
Rej. n° 1 du nord, mélangé, échauffé.	15,915–10	.....	.....	15,915–10	18,409–40	.....	2,494–30	A acheter.
Rej. n° 2 du nord, mélangé, échauffé,	1,612–20	4,776–00	.....	6,388–20	5,081–10	1,307–10	.....	

Rej. nº 3 du nord, mélangé, échauffé.	7,487–00	.....	66–40	7,420–20	5,670–00	1,750–20	.....	
Rej. nº 4, mélangé, échauffé.....	3,561–00	1,504–50	.....	5,065–50	2,382–10	2,683–40	.....	
Rej. nº 5, mélangé, échauffé.....	.....	.....	.....	.....	6,452–20	.....	5,452–20	A comp. par rej. nº 4, nº 3 du nord et nº 7 du nord, échauffé.
Rej. nº 6, mélangé, échauffé.....	.....	.....	.....	.....	395–00	.....	395–00	A comp. par séché, rej. nº 5, mélangé, échauffé.
Séché, carié, nº 4 rej. mél. échauffé..	3,749–20	.....	.....	3,749–20	.....	3,749–20	.....	
Carié rej. nº 1 du nord, mél., échauffé.	3,348–40	.....	.....	3,348–40	.....	3,348–40	.....	
Carié rej. nº 2 du nord, mél., échauffé.	.....	.....	.....	.....	367–40	.....	367–40	A comp. par carié rejeté nº 1 du nord échauffé.
Carié rej. nº 3 du nord, mél., échauffé.	11,598–00	8,279–20	.....	19,877–20	(4) 4.763–30	15,113–50	.....	
Carié rej. nº 4, mélangé, échauffé....	.....	.....	.....	.....	1,745–00	.....	1,745–00	A comp. par carié rej. nº 3 mél., échauffé.
Rej. nº 1 du nord, mélangé avec gravier et sable, rej. et mél., échauffé.	.....	1,257–40	.....	1,257–40	1,257–40	.....	.....	
Rej. nº 3 du nord, mél. av. gr. et escar.	.....	.....	.....	.....	140–30	.....	140–30	A comp. par H.T. nº 3 coriace.
Rej. nº 4, mélangé avec sable.....	.....	.....	.....	.....	32–20	.....	32–30	A comp. par H.T. nº 3 coriace.
Condamné nº 1.....	982–20	287–50	.....	1,270–10	2,963–30	.....	1,693–20	A comp. par séché rejeté nº 2 du nord mélangé, échauffé.
Condamné nº 2.....	.....	543–50	.....	543–50	1,518–10	.....	974–20	A comp. par séché rej. nº 4 mélangé, échauffé.
	96,158–10	36,637–10	66–40	132,728–40	118,621–10	57,195–50	43,088–20	
Total, surplus net.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,107–30	.....	
Avoine—								
Nº 2 C.O.....	11,461–06	.....	.....	11,461–06	19,467–18	.....	8,006–12	A acheter.
Nº 3 C.O.....	6,145–00	.....	.....	6,145–00	2,262–26	3,882–08	.....	
Nº 1 fourragère.....	.....	4,456–26	.....	4,456–26	4,332–14	124–12	.....	
Nº 2 fourragère.....	1,588–18	618–18	.....	2,207–02	11,402–15	.....	9,195–13	A comp. par nº 3 C.O. nº 1 fourragère; acheter le surplus.
Séchée nº 2 C.O.....	.....	.....	.....	.....	1,890–30	.....	1,890–30	A acheter.
Rejetée.....	.....	.....	.....	.....	1,691–26	.....	1,691–26	A acheter.
Rejetée, mélangée, échauffée.....	16,375–30	397–19	.....	16,773–15	14,646–04	2,127–11	.....	
Rejetée nº 3 C.O., mél., échauffée...	.....	.....	.....	.....	179–28	.....	179–28	A acheter.
Rej. éch., rej., mélangé avec gravier.	.....	1,926–25	.....	1,926–25	.....	1,926–25	.....	
Condamnée.....	6,275–20	.....	.....	6,275–20	3,241–22	3,033–32	.....	
Cond., rej., mélangée avec gravier...	.....	2,385–26	.....	2,385–26	.....	2,385–26	.....	
	41,846–06	9,785–12	.....	51,631–18	59,115–13	13,480–12	20,964–07	
Compte des expéditions non annulées, Extra nº 1 fourragère.....	.....	.....	.....	.....	.....	789–14		
						14,269–26	20,964–07	
Total, déficit net.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,694–15	

HORN'S ELEVATOR— *Fin.*

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 18 septembre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 18 sept. 1916	En entrepôt dans l'élévateur 'D' 18 sept. C.V.D. Récépissés de Horn.	Déduire le montant sur expédit. par l'élévateur "D" au compte de Horn.	Total.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Orge—								
N° 3 C.O.	.....	.....	6,701–12 (en moins)	6,701–12	383–46	.....	7,085–10	A acheter.
Séchée n° 3 C.O.	2,160–00	.....	.....	2,160–00	2,207–44	.....	47–44	A acheter.
N° 4 C.O.	.....	3,624–10	.....	3,624–10	923–38	2,700–20	.....	
Rejetée	1,051–22	3,408–06	.....	4,459–28	.....	4,459–28	.....	
Fourragère	.....	22–10	.....	22–10	.....	22–10	.....	
Rejetée, mélangée, échauffée	.....	2,308–16	.....	2,308–16	543–10	1,765–06	.....	
	3,211–22	9,362–42	6,701–12	5,873–04	4,058–42	8,947–16	7,136–06	
Total, surplus net	.....	.....	.....	.....	.....	1,814–10		
Lin—								
N° 1 N.C.O.	68,993–55	.....	.....	68,993–55	49,862–40	19,131–15	.....	
N° 2 C.O.	19,282–19	.....	.....	19,282–19	31,049–29	.....	11,767–10	A comp. par n° 1 N.C.O.
N° 3 C.O.	5,243–26	.....	.....	5,243–26	4,270–48	972–34	.....	
Rej. n° 1 N.C.O.	.....	.....	.....	.....	2,307–16	.....	2,307–16	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté	.....	.....	.....	.....	1,362–33	.....	1,362–33	A comp. p. n° 3 C.O. et n° 1 NCO
Rejeté, mélangé avec blé noirci	.....	.....	.....	.....	2,134–24	.....	2,134–24	A comp. par n° 1 N.C.O.
H. T. coriace rejeté	.....	.....	.....	.....	298–21	.....	298–21	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté, mélangé, échauffé	.....	.....	.....	.....	216–15	.....	216–15	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rej. n° 1 N.C.O. mélangé, échauffé	7,980–55	.....	.....	7,980 55	9,196–41	.....	1,215–42	A comp. par n° 1 N.C.O.
Rejeté n° 2 C.O.	2,597–33	.....	.....	2,597–33	2,264–38	332–51	.....	
Condamné	.....	.....	.....	.....	1,105–49	.....	1,105–49	A comp. par Rej. n° 2 C.O. et n° 1 N.C.O.
Condamné, brûlé par le feu	161–23	.....	.....	161–23	159–30	1–49	.....	
	104,259–43	.....	.....	104,259–43	104,228–48	20,438–37	20,407–42	
Total, surplus net	.....	.....	.....	.....	.....	30–51		
Mélangé—	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	
Grain mélangé rejeté	1,318,480	.....	.....	1,318,480	256,252	1,062,228	Surplus.	
Ecalures	205,660	.....	.....	205,660	.....	205,660	Surplus.	

Port Arthur Elevator.

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, le 13 octobre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 13 octobre 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l' nspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	8,171-40	1,034-40	7,137-00	.....	
N° 1 du nord	28,964-30	3,371-10	25,593-20	.....	
N° 2 du nord	68,797-40	61,515-00	7,282-40	.....	
N° 3 du nord	128,529-40	155,245-50	.....	26,716-10	A comp. par n° 1 dur, n° 1 du nord et n° 2 du nord, acheter le surplus.
N° 4	102,722-10	113,374-30	.....	10,652-20	
N° 5	71,714-10	74,650-00	.....	2,935-50	
N° 6	58,070-50	61,542-20	.....	3,471-30	A acheter.
Fourrager	79,526-10	86,828-30	.....	7,302-20	A acheter.
N° 4 spécial	64,970-50	62,298-30	2,672-20	.....	
N° 5 spécial	80,745-40	78,834-30	1,911-10	.....	
N° 6 spécial	38,411-40	41,523-20	.....	3,111-40	A comp. par n° 5 spécial et n° 4 spécial.
Rejeté n° 1 du nord	5,146-10	1,939-40	3,206-30	.....	
Rejeté n° 2 du nord	9,036-30	12,213-50	.....	3,177-20	A comp. par rejeté n° 1 du nord.
Rejeté n° 3 du nord	23,718-00	27,253-00	.....	3,535-00	A acheter.
Rejeté n° 4	15,766-50	19,989-20	.....	4,222-30	A acheter.
Rejeté n° 5	2,459-00	2,822-50	.....	363-50	A acheter.
Rejeté n° 4 spécial	5,085-10	4,856-20	228-50	.....	
Rejeté n° 5 spécial	3,998-00	5,578-10	.....	1,580-10	A comp. par n° 4 spécial, acheter le surplus.
Carié n° 1 du nord	6,752-10	1,197-10	5,555-00	.....	
Carié n° 2 du nord	4,438-00	4,455-20	.....	17-20	A comp. par carié n° 1 du nord.
Carié n° 3 du nord	2,617-00	4,088-40	.....	1,471-40	
Carié n° 4	804-30	740-10	64-20	.....	
Carié n° 6	962-30	1,841-00	.....	878-30	A comp. por carié n° 4 et carié n° 1 du nord.
Carié rejeté n° 3 du nord	909-10	865-00	44-10	.....	
Carié rejeté n° 4	962-00	1,026-00	.....	64-00	A comp. par Rejeté n° 3 du nord et carié n° 1 du nord.
H.T. n° 1 du nord coriace	.....	3,236-30	.....	3,236-30	A acheter.
H.T. n° 2 du nord coriace	1,742-20	4,281-50	.....	2,539-30	A acheter.
H.T. n° 3 du nord coriace	10,857-30	11,715-10	.....	857-40	A acheter.
H.T. n° 4 coriace	7,116-10	7,009-40	106-30	.....	
H.T. n° 5 coriace	1,717-50	5,027-50	.....	3,310-00	A comp. par H.T. n° 4 coriace, acheter le surplus
H.T. n° 6 coriace	4,190-30	4,052-40	137-50	.....	
H.T. fourrager coriace	5,820-10	5,976-50	.....	156-40	A comp. par H.T. n° 6 coriace, acheter le surplus.
H.T. coriace n° 4 spécial	8,175-30	7,955-50	219-40	.....	
H.T. coriace n° 5 spécial	6,039-40	4,786-50	1,252-50	.....	
H.T. coriace n° 6 spécial	4,073-50	3,977-30	96-20	.....	
H.T. rejeté n° 3 du nord coriace	1,811-00	1,775-20	35-40	.....	

PORT ARTHUR ELEVATOR—*Suite.*

RELEVÉ des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 13 octobre 1916—*Suite.*

Classe.	Pesage officiel le 13 octobre 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—Fin.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
H.T. rejeté n° 4 coriace	911-50	927-30	.....	15-40	A comp. par H.T. rejeté n° 3 du nord coriace.
H.T. rejeté n° 4 spécial coriace	662-00	663-00	.....	1-00	
H.T. carié n° 2 du nord coriace	1,127-10	.....	1,127-10	.....	
H.T. carié n° 3 du nord coriace	3,614-40	3,323-10	291-30	.....	
H.T. carié n° 4 coriace	606-50	607-50	.....	1-00	A comp. par H.T. carié n° 3 du nord coriace.
H.T. carié n° 6 coriace	1,099-20	1,074-40	24-40	.....	
Séché n° 1 du nord	.....	1,527-00	.....	1,527-00	A acheter.
Séché n° 2 du nord	.....	1,347-00	.....	1,347-00	A acheter.
N° 2 de Californie	.....	62-30	.....	62-30	A acheter.
Rejeté	.....	115-00	.....	115-00	A acheter.
Pas de classe établie	391-00	385-40	5-20	.....	
Rejeté n° 1 du nord mélangé, échauffé	2,302-20	1,592-00	710-20	.....	
Rejeté n° 2 du nord mélangé, échauffé	1,348-40	1,448-20	.....	99-40	A comp. par rejeté n° 1 du nord, échauffé.
Rejeté n° 3 du nord mélangé, échauffé	2,151-30	591-10	1,560-20	.....	
Rejeté n° 4, mélangé, échauffé	4,892-00	5,095-30	.....	203-30	
Rejeté n° 5, mélangé, échauffé	5,997-00	6,600-10	.....	603-10	A comp. par rejeté n° 3 du nord, mélangé, échauffé.
Rejeté n° 6, mélangé, échauffé	169-30	308-00	.....	138-30	
Rejeté fourrager, mélangé, échauffé	.....	50-40	.....	50-40	A comp. par rejeté n° 3 du nord, mélangé, échauffé.
Carié n° 1 du nord, rejeté, mélangé, échauffé	1,053-50	650-00	403-50	.....	
Carié rejeté n° 2 du nord, rejeté, mélangé, échauffé	.....	21-50	.....	21-50	A comp. par carié n° 1 du nord rejeté, échauffé rejeté.
Carié n° 4, rejeté, mélangé, échauffé	1,154-10	2,268-00	.....	1,113-50	N° 3 du nord échauffé, rejeté n° 1 du nord échauffé.
Carié n° 5, rejeté, mélangé échauffé	2,203-20	.....	2,203-20	.....	
Carié n° 6, rejeté, mélangé, échauffé	.....	237-00	.....	237-00	Carié rejeté n° 5 échauffé.
Rejeté n° 1, du nord, mélangé, brûlé par le feu	3,915-20	3,953-30	.....	38-10	Rejeté n° 2 du nord mélangé, brûlé par le feu.
Rejeté n° 2 du nord, mélangé, brûlé par le feu	705-10	436-50	268-20	.....	
Rejeté n° 3 du nord, mélangé, brûlé par le feu	712-10	417-00	295-10	.....	
H.T. n° 3 du nord coriace rejeté, mélangé, échauffé	519-00	512-50	6-10	.....	
H.T. carié n° 2 du nord coriace, rejeté, mélangé, échauffé	.....	20-30	.....	20-30	H.T. carié n° 2 du nord coriace.
Condamné n° 1	1,113-40	1,537-00	.....	423-20	A acheter.
H.T. carié n° 4 coriace rejeté, mélangé, échauffé	515 40	478-00	37-40	.....	
Condamné n° 2	2,786-50	1,131-10	655-40	.....	
H.T. condamné n° 2 coriace	260-10	262-30	.....	2-20	Condamné n° 2.
	905,037-40	927,526-10	63,133-40	85,622-10	

Expéditions non annulées, n° 1 du nord			20,000-00		
" " n° 2 du nord			20,000-00		
" " n° 3 du nord			10,000-00		
" " n° 4 du nord			10,000-00		
			123,133-40	85,622-10	
Total, surplus net			37,511-30		
Avoine—					
N° 1 CO	4,598-24	4,252-02	337-22		
N° 2 C.O	622,348-28	614,042-16	8,306-12		
N° 3 C.O	69,331-06	90,519-14		21,188-08	A comp. par n° 1 C.O. et n° 2 C.O. acheter le surplus.
Ex. n° 1 fourragère	904-14	8,072-00		7,167-20	A acheter.
N 1 fourragère	20,671-16	25,135-06		4,463-24	A acheter.
N° 2 fourragère	51,077-12	31,117-32	19,959-14		
Rejetée	16,279-04	3,738-26	12,540-12		
H.T. n° 2 C.O. coriace	2,358-28	2,357-02	1-26		
H.T. n° 3 C.O. coriace	8,040-30	5,741-26	2,299-04		
Rejetée, mélangée, échauffée	26,045-20	27,914-20		1,869-00	Avoine rejetée.
H.T. coriace, rejetée, mélangée, échauffée		2,357-22		2,357-22	Avoine rejetée.
Condamnée	6,345-00	5,513-00	832-00		
	827,992-12	820,761-30	44,276-22	37,046-06	
Compte des expéditions non annulées, avoine n° 3 C.O.			20,000-00		
Total, surplus net			27,230-16		
Orge—					
Ex. n° 3 C.O	1,264-28		1,264-28		
N° 3 C.O	37,431-32	31,634-38	5,796-42		
N° 4 C.O	47,223-26	57,961-19		10,737-41	Extra n° 3 C.O. et 3 C.O. acheter le surplus.
Rejetée	4,232-24	4,687-22		454-46	A acheter
Fourragère	6,773-46	6,096-32	677-14		
Rejetée, échauffée	8,951-42	6,722-40	2,229-02		
Condamnée	854-08	782-00	72-08		
	106,732-14	107,885-07	10,039-46	11,192-39	
Compte des expéditions non annulées, orge n° 3 C.O			9,775-00		
Total, surplus net			8,622-07		
Lin—					
N° 1 N.C.O	106,857-51	101,817-23	5,040-28		
N° 2 C.O	12,879-10	17,714-01		4,834-47	N° N.C.O.
N° 3 C.O	6,271-52	3,603-42	2,668-10		
Rejeté	824-46	761-11	63-35		
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé avec blé noirci		125-00		125-00	N° 1 N.C.O.
Rejeté, mélangé avec blé noirci	910-46	258-03	652-43		
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé, échauffé	851-18	1,336-00		484-38	N° 3 C.O.
Rejeté n° 2 C.O. échauffé		3-09		309	N° 3 C.O.

PORT ARTHUR ELEVATOR—*Fin.*

RELEVÉ des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 13 octobre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 13 octobre 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Lin—Fin.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Rejeté n° 3 C.O. échauffé	.....	51–00	.....	51–00	Lin rejeté.
Condamné	.....	147–00	.....	147–00	H.T. condamné, coriace.
H.T. condamné coriace	151–51	.....	151–51	.....	
	128,747–50	125,816–33	8,576–55	5,645–38	
Total, surplus net	.....	.....	2,931–17		
Grain mélangé—	liv.	liv.	liv.	liv.	
Grain mélangé rejeté	1,205,920	288,255	917,665	.....	
Grain mélangé rejeté, rej. mél., échauffé	92,810	89,130	3,680	.....	
H.T. coriace, grain mélangé rejeté	.....	20,400	.....	20,400	Grain mélangé rejeté.
	1,298,730	397,785	921,345	20,400	
Total, surplus net	.....	.....	900,945		
	liv.	lin.	liv.	liv.	
Ecalures de blé	1,311,400				
Ecalures d'avoine	34,100				
Ecalures de lin	339,260				

Fort William Elevator.

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits le 28 août 1916.

Classe.	Pesage officiel le 28 août 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 28 août 1916.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—					
N° 1 dur	1,582–30	1,566–40	15–50	.....	
N° 1 du nord	130,538–50	82,965–40	47,573–10	.....	
N° 2 du nord	59,700–10	30,205–30	29,494–40	.....	
N° 3 du nord	15,180–00	8,404–20	6,775–40	.....	
N° 4	10,195–50	12,465–10	.....	2,269–20	A comp. par n° 3 du nord.
N° 5	2,527–10	3,678–00	.....	1,150–50	A comp. par n° 3 du nord.
N° 6	.....	582–50	.....	582–50	A comp. par n° 3 du nord.
Fourrager	198–20	1,477–40	.....	1,279–20	A comp. par n° 3 du nord.
N° 1 A Rouge d'hiver	.....	38–30	.....	38–30	A acheter.
N° 3 A. Rouge d'hiver	4,135–50	2,537–20	1,598–30	.....	
Séché n° 1 du nord	1,450–00	1,482–10	.....	32–10	A comp. par n° 1 du nord.
Séché n° 2 du nord	2,244–20	2,427–30	.....	183–10	A comp. par n° 2 du nord.
Séché n° 3 du nord	.....	2,833–30	.....	2,833–30	A comp. par n° 2 du nord.
Séché n° 5	.....	988–00	.....	988–00	A comp. par n° 3 du nord.
Rejeté n° 1 du nord	6,389–00	6,951–40	.....	562–40	A comp. par n° 1 du nord.
Rejeté n° 2 du nord	4,416–20	4,355–50	60–30	.....	
Rejeté n° 3 du nord	.....	685–00	.....	685–00	A comp. par n° 2 du nord.
Rejeté n° 4	1,093–30	1,262–50	.....	169–20	A comp. par n° 2 du nord.
Séché rejeté n° 2 du nord	.....	1,030–00	.....	1,030–00	A comp. par n° 2 du nord.
Carié n° 1 du nord	3,140–50	1,032–10	2,108–40	.....	
Carié n° 2 du nord	.....	84–10	.....	84–10	A comp. par carié n° 1 du nord.
Carié n° 3 du nord	3,135–50	4,202–00	.....	1,066–10	A comp. par carié n° 1 du nord.
Carié n° 3 A. Rouge, d'hiver	.....	30–30	.....	30–30	A comp. par n° 3 A. rouge d'hiver.
H. T. n° 2 du nord, coriace	1,030–50	2,097–50	.....	1,067–00	A comp. par n° 2 du nord.
H. T. n° 3 du nord, coriace	729–10	2,211–10	.....	1,482–00	A comp. par n° 2 du nord.
H. T. n° 3 du nord, coriace et noirci	.....	4–30	.....	4–30	A comp. par n° 2 du nord.
H. T. n° 4 coriace	551–10	1,826–20	.....	1,275–10	A comp. par n° 2 du nord.
H. T. n° 6 coriace	863–10	930–50	.....	67–40	A comp. par n° 2 du nord.
H. T. carié n° 2 du nord, coriace	461–40	449–00	12–40	.....	
H. T. carié n° 4 coriace	645–30	1,763–00	.....	1,117–30	A comp. par n° 1 du nord et séché carié n° 4.
H. T. carié n° 5 coriace	.....	997–40	.....	997–40	A comp. par séché carié n° 5.
Séché carié n° 4	950–00	.....	950–00	.....	
Séché carié n° 5	988–20	.....	988–20	.....	
Rejeté n° 1 du nord, mélangé, échauffé	.....	1,775–00	.....	1,775–00	A comp. par rejeté n° 1 du nord échauffé.
Rejeté n° 3 du nord, mélangé, échauffé	.....	750–40	.....	750–40	A comp. par séché rej. n° 2 du nord échauffé.
Rejeté n° 4 mélangé, échauffé	2,344–50	.....	2,344–50	.....	

FORT WILLIAM ELEVATOR—*Fin.*

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 28 août 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 28 août '16.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 28 août '16.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Blé—Fin.					
H. T. rej. nº 1 du nord coriace, mél., échauffé	320–50	2,614–50	.....	2,294–00	A comp. par nº 1 du nord.
H. T. rej. nº 2 du nord coriace, mél., échauffé	1,032–40	1,229–40	.....	197–00	A comp. par séché rej. nº 2 du nord échauffé.
H. T. rej. nº 4 coriace, mél., échauffé	1,710–10	1,710–30	.....	–20	A comp. par séché rej. nº 2 du nord échauffé.
Séché rej. nº 1 du nord mélangé, échauffé	3,121–50	1,007–00	2,114–50	.....	
Séché rej. nº 2 du nord mélangé, échauffé	6,321–00	5,035–20	1,285–40	.....	
Séché rej. nº 3 du nord mélangé, échauffé	7,866–10	7,916–10	.....	50–00	A comp. par séché rej. nº 2 du nord échauffé.
Séché rej. nº 4 mélangé, échauffé	.....	3,198–20	.....	3,198–20	A comp. par rej. nº 4 échauffé et séché rej. nº 1 du nord échauffé.
Séché rej. nº 5 mélangé, échauffé	1,072–10	1,015–00	57–10	.....	
Séché carié rej. nº 3 du nord mél., échauffé	382–00	360–00	22–00	.....	
Séché carié rej. nº 6 mélangé, échauffé	1,184–30	653–00	531–30	.....	
Séché carié rej. fourrager, mélangé, échauffé	.....	508–00	.....	508–00	A comp. par séché carié rej. nº 6 échauffé.
Rej. nº 1 du nord mélangé, brûlé par le feu	618–20	600–30	17–50	.....	
H. T. coriace rej. nº 3 du nord enfumé et brûlé par le feu	.....	21–20	.....	21–20	A comp. par séché car. rej. nº 3 du nord échauffé.
H. T. condamné nº 2 coriace	211–00	.....	211–00	.....	
Séché condamné nº 1	3,724–10	3,552–10	172–00	.....	
Séché condamné nº 2	.....	195–00	.....	195–00	A comp. par H. T. cond. nº 2 du nord coriace.
	282,058–00	213,709–50	96,334–50	27,986–40	
Surplus net	.....	.....	68,348–10		
Compte, expéditions non annulées—Nº 1 du nord	.....	.....	99,500–00		
Nº 2 du nord	.....	.....	19,000–00		
Nº 3 du nord	.....	.....	7,000–00		
Total, surplus net	.....	.....	193,848–10		
Avoine—					
Nº 1 N.C.O.	11,909–24	13,475–20	.....	1,565–30	A acheter.
Nº 2 C.O.	304,404–04	232,261–17	72,142–21	.....	
Nº 3 C.O.	22,604–24	14,645–32	7,958–26	.....	
Extra nº 1 fourragère	14,372–32	8,174–24	6,198–08	.....	
Nº 1 fourragère	1,950–00	4,282–16	.....	2,332–16	A comp. par Ex. nº 1 fourragère.
Nº 2 fourragère	1,610–20	7,822–12	.....	6,211–26	A comp. par nº 3 C.O.
Rejetée	1,225–00	1,935–00	.....	710–00	A comp. par nº 3 C.O.
Nº 2 mélangée	2,261–26	2,251–16	10–10	.....	
H. T. nº 2 C.O. coriace	1,007–12	2,216–06	.....	1,208–28	A comp. par nº 2 C.O.

H.T. nº 3 C.O. coriace	.....	2,183–18	.....	2,183–18	A comp. par nº 2 C.O.
H.T. nº 2 fourragère, coriace	.....	2,023–28	.....	2,023–28	A comp. par Ex. nº 1 fourragère.
H.T. rejetée coriace	.....	976–06	.....	976–06	A comp. par Ex. nº 1 fourragère.
Séchée nº 2 C.O	.....	8,720–30	.....	8,720–30	A comp. par nº 2 C.O.
Séchée nº 3 C.O	.....	1,684–24	.....	1,684–24	A comp. par nº 2 C.O.
Séchée nº 2 fourragère	.....	635–30	.....	635–30	A comp. par nº 3 C.O.
Rejetée échauffée	8,842–32	700–10	8,142–22	.....	
H.T. coriace, rejetée, échauffée	.....	1,702–22	.....	1,702–22	A comp. par rejetée échauffée.
Séchée, rejetée, échauffée	3,089–14	14,728–18	.....	11,639–04	A comp. par rejetée échauffée nº 2 C.O.
	373,278–18	320,421–23	94,452–19	41,595–24	
Total, surplus net	.....	.....	52,856–29		
Orge—					
Nº 3 C.O	8,957–14	2,342–07	6,615–07	.....	
Nº 4 C.O	1,596–42	8–36	1,588–06	.....	
Rejetée	2,017–14	1,839–38	177–24	.....	
H.T. nº 3 C.O. coriace	.....	18–36	.....	18–36	A comp. par nº 3 C.O.
H.T. nº 3 C.O. coriace et moisie	.....	27–04	.....	27–04	A comp. par nº 3 C.O.
Séchée, rejetée, échauffée	1,536–42	.....	1,536–42	.....	
Rejetée, échauffé	.....	2,677–44	.....	2,677–44	A comp. par rejeté nº 4 C.O. et nº 3 C.O.
Séchée, condamnée	576–02	492–04	83–46	.....	
	14,684–18	7,406–25	10,001–29	2,723–36	
Total, surplus net	.....	.....	7,277–41		
Lin—					
Nº 1 N.C.O	88,892–36	88,665–55	226–37	.....	
Nº 2 C.O	281–49	1,124–06	.....	842–13	A comp. par nº 1 N.C.O., acheter le surplus.
Nº 3 C.O	.....	186–44	.....	186–44	A acheter.
Rejetée mélangé avec blé noirci t	.....	454–36	.....	454–36	A acheter.
Rejeté nº 1 N.C.O. mélangé, avec blé cassé	.....	213–38	.....	213–38	A acheter.
Rejeté nº 1 N.C.O. mélangé, échauffé	3,030–09	2,929–01	101–08	.....	
	92,204–38	93,574–12	327–45	1,697–19	
Total, déficit net	.....	.....	.....	1,369–30	
Grain mélangé—					
Grain, mélangé, rejeté	236,400	370,755	.....	134,355	A acheter.
Séché, rejeté, grain mélangé échauffé	32,180	30,460	1,720	.....	
	268,580	401,215	1,720	134,355	
Total, déficit net	.....	.....	.....	132,635	
Ecalures—	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	
	240,180	.....	.....	.....	

Dominion Government Elevator.

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 12 septembre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 12 septembre.	Déduire le montant crédité aux élévateurs intérieurs avant récépissé en circulation.	Grain inclus dans les livres non encore déchargé à Port Arthur.	Total.	Récépissés en circulation y compris ceux pour grain non encore déchargé.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 dur	541-40	.....	.....	541-40	476-40	65-00	.....	
N° 1 du nord	96,189-40	.....	67,465-40	163,655-20	111,587-50	52,067-30	.....	
N° 2 du nord	20,579-00	.....	37,349-10	57,928-10	52,715-00	5,213-10	.....	
N° 3 du nord	24,318-10	747-10	6,084-50	29,655-50	19,209-50	10,446-00	.....	
N° 4	16,369-50	.....	14,475-10	30,845-00	22,688-20	8,156-40	.....	
N° 5	576-20	.....	10,799-20	11,375-40	5,077-40	6,298-00	.....	
N° 6	6,387-40	.....	213-40	6,601-20	3,430-40	3,170-40	.....	
Fourrager	.....	.....	.....	.....	63-10	.....	63-10	A comp. par n° 6.
Séché n° 1 du nord	438-40	.....	1,068-20	1,507-00	515-40	991-20	.....	
Séché n° 2 du nord	.....	.....	3,434-50	3,434-50	935-10	2,499-40	.....	
Séché n° 3 du nord	.....	.....	.....	.....	2,268-40	.....	2,268-40	A comp. par n° 3 du nord.
Séché n° 4	.....	.....	.....	.....	1,439-20	.....	1,439-20	A comp. par n° 4.
Séché n° 5	.....	.....	.....	.....	1,792-20	.....	1,792-20	A comp. par n° 5.
Séché n° 6	.....	.....	.....	.....	1,769-10	.....	1,769-10	A comp. par n° 6.
N° 3 Alberta Rouge d'hiver	.....	.....	556-10	556-10	.....	556-10	.....	
Séché n° 3 A.R.H	.....	.....	.....	.....	552-00	.....	552-00	A comp. par n° 3 A.R.H.
Rejeté n° 1 du nord	5,598-40	.....	37-20	5,636-00	4,668-50	967-10	.....	
Rejeté n° 1 du n. mél. avec du seigle	1,066-40	.....	.....	1,066-40	.....	1,066-40	.....	
Rejeté n° 2 du nord	5,157-10	381-40	.....	4,775-30	6,134-30	.....	1,359-00	A comp. par rej. n° 1 du n. et rej.
Rejeté n° 3 du nord	2,227-00	.....	521-10	2,748-10	2,546-40	201-30	.....	N° 1 du nord mélangé avec seigle.
Rejeté n° 4	3,171-00	.....	.....	3,171-00	2,302-10	868-50	.....	
Rejeté n° 5	2,222-00	.....	.....	2,222-00	2,217-30	4-30	.....	
Carié n° 1 du nord	6,328-30	.....	1,141-40	7,470-10	5,562-40	1,907-30	.....	
Carié n° 2 du nord	14,594-10	.....	165-50	14,760-00	10,472-40	4,287-20	.....	
Carié n° 3 du nord	4,554-40	.....	1,712-10	6,266-50	1,895-30	4,371-20	.....	
Carié n° 4	6,301-20	.....	1-50	6,303-10	6,965-00	.....	661-50	A comp. par carié n° 3 du nord.
Carié n° 5	4,293-50	.....	.....	4,293-50	2,946-50	1,347-00	.....	A comp. par n° 1 du nord.
Carié n° 6	4,650-10	.....	.....	4,650-10	2,635-10	2,015-00	.....	
Carié rejeté n° 1 du nord	678-20	.....	.....	678-20	666-10	12-10	.....	
Carié rejeté n° 2 du nord	1,060-40	.....	.....	1,060-40	2,137-20	.....	1,076-40	
H.T. n° 1 du nord coriace	.....	.....	405-10	405-10	1,084-00	.....	678-50	
H.T. n° 2 du nord coriace	.....	.....	624-20	624-20	.....	624-20	.....	
H.T. n° 3 du nord coriace	.....	.....	1,178-40	1,178-40	2,147-20	.....	968-40	A comp. par 3 du nord.
H.T. n° 4 coriace	.....	.....	.....	.....	502-40	.....	502-40	A comp. par n° 4.

H,T, n° 5, coriace			663–20	663–20	1,005–40		342–20	Comp. par n° 5.
H,T, rej, n° 4, cariace					1,087–50		1,087–50	A comp. par pej. n° 4 et n° 4.
H.T, carié n° 1 du nord, coriace					1,087–20		1,087–20	A comp. par carié n° 1 du nord.
H,T, carié n° 2 du nord, coriace			—20	—20	1,096–50		1,096–30	A comp. par carié n° 2 du nord,
H,T, carié n° 3 du nord, coriace					1,453–30		1,453–30	A comp, par carié n° 3 du nord.
H,T, carié n° 5, coriace		1,319–50		–1,319–50			1,319–50	A comp. par carié n° 5.
H,T, carié n° 6, coriace					2,172–50		2,172–50	A comp, par carié n° 6, carié n° 5 et bal. carié n° 3 du nord.
Rej, n° 1 du nord, mél., échauffé	13,895–00	1,158–20		12,736–40	6,146–10	6,590–30		
Rej. n° 2 du nord, mél., échauffé	14,750–40			14,750–40	12,484–20	2,266–20		
Rej. n° 3 du nord, mél., échauffé	19–387–20			19,387–20	15,481–20	3,906–00		
Rej. n° 4, mélangé, échauffé	6,928–00			6,928–00	7,440–50		512–50	A comp. par rej. n° 3 mél. échauffé
Rej. n° 5, mélangé, échauffé	10,982–40			10,982–40	7,310–10	3,672–30		
Rej. n° 6, mélangé, échauffé	2,885–50			2,885–50	1,292–40	1,593–10		
Rej, fourrager, mél., échauffé	1,114–20			1,114–20	1,236–40		122–20	A comp. par n° 6, mél., échauffé.
Carié, rej, n° 1 du n., mél., échauffé	1,106–20			1,106–20	1,083–00	23–20		
Carié, rej, n° 2 du n,, mél., échauffé	5,046–20			5,046–20	2,707–20	2,339–00		
Carié, rej, n° 3 du n,, mél., échauffé	1,134–20			1,134–20	2,245–40		1,111–20	A comp. par carié, rej. n° 2, mél., échauffé.
Carié' rej, n 4, mél., échauffé	167–10			167–10	158–40	8–30		
Séché, carié, rej. n° 2, mél., échauffé					1,115–50		1,115–50	A comp. par carié, rej. n° 2, mél., échauffé.
H,T, coriace, rej. n 1 mél., échauffé			1,168–30	1,168–30	1,168–30			
H,T, coriace, rej. n° 2, mél., échauffé					1,269–50		1,269–50	A comp, pa rej, n° 2, échauffé.
H,T, coriace, rej. n° 3, mél., échauffé					2,130–50		2,130–50	A comp. par rej. n° 3, échauffé.
H,T, coriace, rej. n 5, mél., échauffé					1,264–00		1,264–00	A comp. par rej. n° 5, échauffé.
H,T, coriace n° 6, mél., échauffé					1,132–40		1,132–40	A comp, par rej. n° 6, échauffé.
Séché, rej. n° 1, mélangé, échauffé		1,034–10		–1,034–10			1,034–10	A comp. par rej. n° 1, échauffé.
Séché, re., n° 4, mélangé, échauffé			280–40	280–40		280–40		
Séché n 3 du nord, noirci			183–10	183–10	183–10			
Rej, n° 3 du n,, mél, brûlé par le feu	971–10	1,093–20		–122–10			122–10	A comp. par rej. n° 3 du nord.
Rej, n° 6, mél, brûlé par le feu	2,043–40			2,043–40	2,042–10	1–30		
Condamné n° 1	5,088–30			5,088–30		5,088–30		
Sécbé, condamné n° 1					3,840–20		3,840–20	A comp. par condamné n° 1.
Condamné n° 2	3,141–50			3,141–50		3,141–50		
Condamné n° 5			51–00	51–00	51–00			
Condamné, brûlé par le feu	302–10			302–10	302–10			
H,T, condamné n° 1, coriace					1,201–10		1,201–10	A comp. par condamné n° 1.
Séché, condamné n° 2					2,983–50		2,983–50	A comp. par condamné n° 2.
H,T, condamné n° 2, coriace, mélangé, brûlé par le feu					1,330–20		1,330–20	A comp. par rej. n° 5 et n° 6, mél., échauffé.
Pas de classe établie					1,093–30		1,093–30	A comp. par P.C.E. n° 4 Bluestein.
Pas de classe établie n° 4 Bluestin	1,096–40			1,096–40		1,096–40		
Carié. Pas de classe établie n° 3 Bluestin	1,052–50			1,052–50	1,072–30		19–40	A comp. par n° 3 du nord.
	318,400–00	5,734–30	149,582–20	462,247–50	367,079–10	137,146–00	41,977–20	
Total, surplus net						95,168–40		

Dominion Government Elevator—*Fin.*

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 12 septembre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 12 sept. 1916.	Déduire le montant crédité aux élévateurs intérieurs, aucun récépissé en circulation,	Grain inclus dans les livres non encore déchargé à Port Arthur	Total.	Récépissé en circulation y compris ceux pour grain non encore déchargé,	Surplus,	Déficit,	Ajustments par l'inspecteur en chef,
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Avoine—								
N° 1 C.O	4,078–08	.....	.....	4,078–08	3,779–04	299–04	.....	
N° 2 C.O	208,732–12	.....	24,573–28	233,306–06	226,135–20	7,170–20	.....	
N° 3 C,O	10,013–18	.....	10,436–00	20,449–18	15,810–33	4,638–19	.....	
Séchéee n° 2 C.O	8,136–16	.....	.....	8,136–16	11,745–20	.....	3,609–04	A comp, par n° 2 C,O,
Séchée n° 3 C.O	.....	.....	.....	.....	3,032–32	.....	3,032–32	A comp, par n° 3 C,O,
Ex. n° 1 fourragère	2,165–20	.....	2,177–04	4,342–24	1,317–02	3,025–22	.....	
N° 1 fourragère	2,283–18	.....	1,611–16	3,895–00	3,417–02	477–32	.....	
N° 2 fourragère	6,017–12	1,193–18	.....	4,823–28	11,049–12	.....	6,225–18	A comp, par séché n° 2 four, et 1 four, bal, n° 3 C,O, et ex, n° 1 four,
H.T. n° 2 C.O. coriace	.....	.....	663–18	663–18	1,953–28	.....	1,290–10	A comp, par n° 2 C,O,
H.T. n° 3 C.O. coriace	.....	.....	609–14	609–14	.....	609–14	.....	
Séchée n° 2 fourragère	.....	.....	1,541–06	1,541–06	527–22	1,013–18	.....	
Rejetée	1,802–02	.....	.....	1,802–02	1,354–04	447–32	.....	
Rejetée, échauffée	47,683–08	.....	.....	47,683–08	23,018–18	24,664–24	.....	
Condamnée	1,807–12	.....	.....	1,807–12	.....	1,807–12	.....	
Séchée, condamnée	3,090–10	.....	.....	3,090–10	2,335–00	755–10	.....	
Rejetée, à cause du feu et de la fumé	2,187–22	.....	.....	2,187–22	2,189–24	.....	2–02	A comp, par rejetée, mélangée, brûlée par le feu,
Rejetée, mélangée, brûlée par le feu	875–00	.....	.....	875–00	.....	875–00	.....	
Séchée, rej. mél. brûlée par le feu	.....	.....	.....	.....	828–18	.....	828–18	A comp, p. rej, mél, brûlée p. le feu
H.T. rej. coriace, mél,, échauffée	.....	.....	.....	.....	2,334–14	.....	2,334–14	A comp. par rej, mél, échauffée,
	298,872–22	1,193–18	41,612–18	339,291–22	310,829–15	45,785–03	17,322–30	
Total, surplus net	.....	.....	.....	.....	.....	28,462–07		
Orge—								
N° 3 C.O	6,649–38	.....	8,005–09	14,654–47	9,456–06	5,198–41	.....	
N° 4 C.C	1,944–08	.....	2,279–28	4,223–36	4,895–10	.....	671–22	A comp, par n° 3 C.O,
Rejetée	555–00	.....	.....	555–00	375–20	179–28	.....	
Fourragère	562–24	.....	.....	562–24	363–46	198–26	.....	
H.T. n° 3 C.O. coriace	.....	.....	.....	.....	766–32	.....	766–32	A comp. par n 3 C,O,

H.T. n° 4 C.O. coriace					23–26		23–26	A comp. par n° 3 C.O.
Séchée roj. mélangée, échauffée	1,237–34			1,237–34	976–02	261–32		
Total, surplus net	10,949–08		10,284–37	21,233–45	16,856–46	5,838–31 4,376–47	1,461–32	
Lin—								
N° 1 N.C.O.	79,714–24		6,417–03	86,131–27	84,490–11	1,641–16		
N° 2 C.O.	14,655–16		2,446–13	17,101–29	21,913–30		4,812–01	A comp. par n° 1 N.C.O. et séché n° 1 N.C.O. Acheter le surplus.
N° 3 C.O.	4,424–23		734–07	5,158–30	5,025–15	133–15		
Rej. n° 1 N.C.O.			164–20	164–20	164–20			
Rejeté	417–48		37–24	455–16	546–42		91–26	A comp. par n° 3 N.C.
Rejeté, mélangé avec orge et blé	9,519–37			9,519–37	509–15	9,010–22		
Séché n° 1 N.C.O. coriace			443–30	443–30		443–30		
H.T. n° 1 N.C.O. coriace					2–21		2–21	Acheter.
H.T. n° 2 C.O. coriace					6–08		6–08	Acheter.
H.T. n° 3 C.O. coriace					255–43		255–43	Acheter.
Rejeté, mélangé, échauffé					1,528–19		1,528–19	A comp. par rej. n° 1 N.C.O. mél.
Rej. n° 1 N.C.O. sable et gravier					1–42		1–42	Echauffé et rejeté n° 2 C.O. et n° 2 C.O.
Rej. n° 1 N.C.O. mélangé, échauffé	517–06			517–06		517–06		
Rejeté n° 2 C.O.	1,077–21			1,077–21	97–48	979–29		
Rejeté n° 1 N.C.O. mélangé, brûlé par le feu	584–07			584–07		584–07		
Rejeté, mélangé, brûlé par le feu					581–44		581–44	A comp. par n° N.C.O. mélangé brûlé par le feu.
Condamné	94–50			94–50		94–50		
H.T. condamné, coriace					43–27		43–27	A comp. par cond. Acheter le sur.
Séché, condamné					143–15		143–15	A comp. par cond. Acheter le sur.
Total, surplus net	111,005–08		10–242–41	121,247–49	115,310–08	13,404–07 5,937–41	7,466–22	
ai mélangé—	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	
Grain, mélangé, rejeté	769,810		9,680	779,490	688,147	91,343		
Carié, grain, mélangé rejeté	42,980			42,980		42,980		
Total surplus net	812,790		9,680	822,470	688,147	134,323 134,323		
Lin et blé cassé, mélangé			5,320		5,320	5,320		
Total, surplus net						5,320		
Ecalures	857,460			857,460		857,460		
Total, surplus net						857,460		

GOVERNMENT INTERIOR ELEVATOR—MOOSEJAW.

RELEVÉ des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 2 octobre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 2 octobre 1916.	Récépissé d'entrepôten circulation le 2 octobre 1916.	Surplus.	Déficit.	Ajustement par l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boisss.	
Blé—					
N° 1 du nord	38,125-40	103,885-20	.....	65,759-40	A acheter.
N° 2 du nord	12,208-50	28,504-30	.....	16,295-40	A acheter.
N° 3 du nord	22,841-30	1,823-00	21,018-30	.....	
N° 4	7,410-40	6,738-10	672-30	.....	
N° 5	29-50	10,387-30	.....	10,357-40	A comp. par nos 4 et 3 du nord.
N° 6	.....	19-10	.....	19-10	" "
N° 2 A. rouge d'hiver	.....	4,412-40	.....	4,412-40	A acheter.
N° 3 A. rouge d'hiver	.....	552-50	.....	552-50	A acheter.
N° 4 rouge d'hiver	1,480-10	.....	1,480-10	.....	
Rejeté n° 2 A. rouge d'hiver	2,864-30	.....	2,864-30	.....	
Séché n° 1 du nord	.....	1,325-40	.....	1,325-40	A acheter.
Séché n° 2 du nord	.....	979-00	.....	979-00	A acheter.
Rejeté n° 1 du nord	3,130-10	.....	3,130-10	.....	
Rejeté n° 2 du nord	2,371-20	688-40	1,682-40	.....	
Rejeté n° 3 du nord	3,608-10	521-10	3,087-00	.....	
Rejeté n° 4	1,540-00	821-00	719-00	.....	
Carié n° 2 du nord	.....	193-20	.....	193-20	A acheter.
Carié n° 3 du nord	129-20	1,701-40	.....	1,572-20	A acheter.
Carié rejeté n° 2 du nord	.....	139-00	.....	139-00	A comp. par rejeté n° 3 du nord.
Séché n° 3 du nord moisi	174-40	183-10	.....	8-30	A comp. par n° 3 du nord.
H.T. n° 3 du nord humide	.....	30-20	.....	30-20	A comp. par n° 3 du nord.
Rejeté n° 1 du nord mélangé, échauffé	2,178-10	1,073-30	1,104-40	.....	
Rejeté n° 3 du nord brûlé en compartiment	67-50	.....	67-50	.....	
Rejeté n° 4 mélangé, échauffé	7,072-30	.....	7,072-30	.....	
Rejeté n° 5 mélangé, échauffé	813-50	.....	813-50	.....	
Rejeté n° 5 brûlé en compartiment	2,783-10	.....	2,783-10	.....	
Séché rejeté n° 2 du nord mélangé, échauffé	7,121-30	.....	7,121-30	.....	
Séché rejeté n° 2 du nord mélangé, brûlé en compartiment	.....	3,609-20	.....	3,609-20	A comp. par séché rej. n° 2 du nord mél. échauffé.
H.T. n° 1 du nord coriace, mélangé, échauffé	.....	68-30	.....	68-30	A comp. par rejeté n° 1 du nord échauffé.
Séché, condamné n° 1	2,541-50	1,151-40	1,390-10	.....	
Séché, condamné brûlé par le feu	798-10	1,000-00	.....	201-50	A comp. par séché, condamné n° 1.
Condamné n° 1	4,171-30	.....	4,171-30	.....	
	123,463-20	169,809-10	59,179-40	105,525-30	

Compte des expéditions non annulées—					
N° 1 du nord			9,277-30		
N° 2 du nord			3,766-40		
Séché rej. n° 3 du nord mélangé, échauffé			1,412-30		
Rej. n° 3 du nord mélangé, échauffé			1,094-20		
H. T. rej. n° 2 du nord coriace, mél. échauffé			1,097-20		
H. T. rej. n° 3 du nord coriace, mél., échauffé			1,036-30		
			76,864-30	105,525-30	
Total, déficit net				28,661-00	
Avoine—					
N° 2 C.O	749-14	16,270-00		15,520-20	A acheter.
N° 3 C.O	8,585-00	2,432-30	6,152-04		
Ex. n° 1 fourragère	2,238-18	5,742-12		3,503-28	A acheter.
N° 1 fourragère		80-00		80-00	A comp. par n° 3 C.O
N° 2 fourragère		1,630-10		1,630-10	" "
Rejetée	2,231-16		2,231-16		
H. T. coriace, rejetée, mélangée, échauffée	850-00		850-00		
	14,654-14	26,155-18	9,233-20	20,734-24	
Compte des expéditions non annulées—N° 2 C.O			413-08		
Total, déficit net			9,646-28	20,734-24	
				11,087-30	
Orge—					
N° 3 C.O	798-36	7,383-00		6,584-12	A acheter.
N° 4 C.O	1,433-46	1,694-08		260-10	A acheter.
	2,232-34	9,077-08		6,844-22	
Total, déficit net				6,844-22	
Lin—					
N° 1 N.C.O	1,388-42	2,678-29		1,289-43	A acheter.
N° 2 C.O		62-37		62-37	A acheter.
N° 3 C.O		634-37		634-37	A acheter.
	1,388-42	3,375-47		1,987-05	
Total, déficit net				1,987-05	
Seigle—					
N° 2 C.O		70-40		70-40	A acheter.
Total, déficit net				70-40	A acheter.

GOVERNMENT INTERIOR ELEVATOR—MOOSEJAW—*Fin.*

Relevé des stocks officiels, avec surplus et déficits, au 2 octobre 1916.—*Suite.*

Classe.	Pesage officiel le 2 oct. 1916.	Récépissés d'entrepôt en circulation le 2 oct. 1916.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
	Liv.	Liv.	Liv.		
Mélangé—					
Grain mélangé, rejeté	1,120,590	85,420	1,035,170	.....	
Séché grain mélangé, rejeté	67,730	.....	67,730	.....	
H. T. coriace, grain mélangé, rejeté	75,220	64,180	11,040	.....	
	1,263,540	149,600	1,113,940	.....	
Total, surplus net	.....	.....	1,113,940	.....	
Folle avoine	29,400	.....	29,400	Surplus.	
Ecalures—					
Ecalures de blé	498,780	.....	.....	.....	
Rejeté écalures de blé mél., échauffées	155,650	.....	.....	.....	
Ecalures d'avoine	18,830	.....	.....	.....	
Ecalures de lin	129,790	.....	.....	.....	
	803,050	.....	803,050	Surplus.	
Criblures	2,126,750	.....	2,126,750	Surplus.	
Graines—					
Graines de moutarde	270	.....	.....	.....	
Graines noires	205,570	.....	.....	.....	
	205,840	.....	205,840	Surplus.	
Epis de blé	138,570	.....	138,570	Surplus.	
Poussière et balle	401,380	.....	401,380	Surplus.	

GOVERNMENT INTERIOR ELEVATORS—SASKATOON.

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 22 septembre 1916.

Classe.	Pesage officiel le 22 septembre.	Récépissés d'entrep. en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 du nord	.....	21,832-40	.....	21,832-40	A acheter.
N° 2 du nord	.....	37,721-30	.....	37,721-30	A acheter.
N° 4	22,794-10	.....	22,794-10	.....	
N° 5	.....	1,292-00	.....	1,292-00	A comp. par n° 4.
N° 6	.....	194-30	.....	194-30	
Rej. n° 1 du nord	.....	37-20	.....	37-20	A acheter.
Rej. n° 2 du nord	1,541-10	.....	1,541-10	.....	
Carié n° 1 du nord	.....	1,109-50	.....	1,109-50	A acheter.
Carié n° 3 du nord	.....	10-30	.....	10-30	A acheter.
H.T. n° 1 du nord coriace	.....	404-00	.....	404-00	A acheter.
H.T. n° 2 du nord coriace	.....	624-20	.....	624-20	A acheter.
H.T. n° 3 du nord coriace	.....	1,441-20	.....	1,441-20	A acheter.
H.T. n° 5 coriace	.....	659-00	.....	659-00	A acheter.
H.T. coriace carié n° 1 du nord	.....	10-50	.....	10-50	A acheter.
H.T. coriace carié n° 2 du nord	.....	0-20	.....	0-20	A acheter.
Rej. n° 4 mélangé échauffé	1,981-40	.....	1,981-40	.....	
Séché rejeté n° 1 du nord mélangé, échauffé	1,009-00	1,007-40	1-20	.....	
Séché rejeté n° 4 mélangé, échauffé	.....	280-40	.....	280-40	A comp. par rejeté n° 4 mél. échauffé.
H.T. coriace, rejeté n° 5 mélangé, échauffé	.....	349-40	.....	349-40	
	27,326-00	66,976-10	26,318-20	65,968-30	
Expéditions non annulées—					
N° 1 du nord	.....	.....	1-40	.....	
Séché n° 2 du nord	.....	.....	1,692-40	.....	
N° 3 du nord	.....	.....	2,706-00	.....	
N° 4	.....	.....	310-20	.....	
Rejeté n° 2 du nord	.....	.....	1,857-40	.....	
Carié n° 2 du nord	.....	.....	1,120-00	.....	
Carié n° 3 du nord	.....	.....	9-20	.....	
Carié, rejeté n° 1 du nord	.....	.....	1,097-00	.....	
H.T. n° 3 du nord coriace	.....	.....	1,441-20	.....	
H.T. coriace carié n° 5	.....	.....	1,325-50	.....	
Séché rejeté n° 3 du nord mélangé, échauffé	.....	.....	1,290-00	.....	
Condamné n° 2	.....	.....	25-10	.....	
	.....	.....	39,195-20	65,968-30	
Total, déficit net	.....	.....	.....	26,773-10	

GOVERNMENT INTERIOR ELEVATOR—SASKATOON—*Fin.*

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 22 septembre 1916—*Fin.*

Classe.	Pesage officiel le 22 septembre.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements p r l'inspecteur en chef.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Avoine—					
N° 2 C.O.	3,376–06	16,354–00	.....	12,977–28	A acheter.
N° 3 C.O.	3,811–16	6,465–00	.....	2,653–18	A acheter.
N° 2 fourragère	7–02	90–20	.....	83–18	A acheter.
H.T. n° 2 C.O. coriace	.....	663–18	.....	663–18	A acheter.
H.T. n° 3 C.O. coriace	.....	609–14	.....	609–14	A acheter.
	7,194–24	24,182–18	.....	16,987–28	
Expéditions non annulées—					
N° 1 fourragère	.....	.....	54–24	.....	
N° 2 fourragère	.....	.....	8,519–24	.....	
Séchée n° 2 fourragère	.....	.....	5–30	.....	
H.T. n° 2 fourragère, coriace	.....	.....	3,780–30	.....	
Rejetée mélangée, échauffée	.....	.....	2,332–32	.....	
	.....	.....	14,694–04	.....	
Total, déficit net	.....	.....	.....	2,293–22	
Orge—					
N° 3 C.O.	.....	506–22	.....	506–22	A acheter.
N° 4 C.O.	.....	585–20	.....	585–20	A acheter.
	.....	1,091–42	.....	1,091–42	
Total, déficit net	.....	.....	.....	1,091–42	
Lin—					
N° 1 N.C.O.	2,854–36	7,941–03	.....	5,086–23	A acheter.
N° 2 C.O.	.....	2,380–45	.....	2,380–45	A acheter.
N° 3 C.O.	.....	103–14	.....	103–14	A acheter.
Rejeté	.....	37–24	.....	37–24	A acheter.
Rejeté n° 1 N.C.O.	.....	433–37	.....	433–37	A acheter.
Séché n° 1 N.C.O.	.....	8–23	.....	8–23	A acheter.
	2,854–36	10,904–34	.....	8,049–54	

Expéditions non annulées—					
Rejeté n° 2 C.O.			403–04		
Séché n° 3 C. O. échauffé			109–22		
Total, déficit net			512–26		
				7,537–28	
Mélangé—	liv.	liv.	liv.	liv.	
Grain mélangé, rejeté		12,270		12,270	
Expéditions non annulées			64,300		
Total, surplus net			52,030		
Lin et blé cassé		63,646		63,646	A acheter.
Total, déficit net				63,646	
Ecalures—					
Ecalures de blé	239,260				
Ecalures de lin	380,550				
Ecalures d'avoine	127,630				
Sarrasin et blé cassé	139,130				Surplus
Criblures	2,695,930				
Balle	596,150				
Petites graines	271,600				

GOVERNMENT INTERIOR ELEVATORS—CALGARY.

RELEVÉ des pesages officiels, avec surplus et déficits, au 27 septembre 1916.

Classn.	Pesage officiel le 22 septembre.	Récépissés d'entrepôt en circulation.	Surplus.	Déficit.	Ajustements par l'inspecteur en chef.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
N° 1 du nord	1,399-30	655-20	744-10	.....	
N° 3 du nord	2,529-00	1,723-30	805-30	.....	
N° 3 du nord C.C	639-30	639-30	.....	.....	
N° 4	1,689-10	1,441-50	247-20	.....	
N° 5	20-50	10-20	10-30	.....	
N° 1 blanc d'hiver	1,625-00	1,639-50	.....	14-50	A acheter.
N° 3 rouge d'hiver	288-20	285-00	3-20	.....	
N° 4 rouge d'hiver	133-20	60-40	72-40	.....	
N° 2 mélangé d'hiver	1,603-00	1,620-30	.....	17-30	A acheter.
Pas de classe établie, n° 1 Bluestin	1,615-00	1,616-40	.....	1-40	A acheter.
	11,542-40	9,693-10	1,883-30	34-00	
Total, surplus net	.....	.....	1,849-30		
Avoine—					
N° 1 C.O	215-10	76-08	139-02	.....	
N° 2 C.O	2,292-22	2,271-16	21-06	.....	
N° 3 C.O	4,882-12	4,883-08	.....	0-30	
Extra n° 1 fourragère	4,592-32	4,630-10	.....	37-12	A compenser par n° 2 C.O. et n° 1 C.O.
Rejetée	2,168-08	2,238-28	.....	70-20	
	14,151-16	14,100-02	160-08	108-28	
Total, surplus net	.....	.....	51-14	.....	
Orge—					
N° 4 C.O	1,533-06	1,531-42	1-12	.....	
Total, surplus net	.....	.....	1-12	.....	
	liv.	liv.	liv.	liv.	
Mélangé—					
Grain mélangé, rejeté	30,180	30,800	.....	620	A acheter.
Total, déficit net	.....	.....	.....	620	
Criblures—					
Criblures	20,710	.....	20,710	.....	
Total, surplus net	.....	.....	20,710	.....	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant le total approximatif, en boisseaux, des allocations de un sixième de boisseau par 1,000 boisseaux faites par chaque compagnie d'élévateur de tête de ligne, à Fort-William et à Port-Arthur, sur les expéditions de blé, d'avoine et d'orge, sur les lacs, durant la saison de navigation 1916.

Nom de l'élévateur.	Sorte de grain.	Quantités totales de grains expédiées sur les lacs.	Quantité totale de l'allocation de $\frac{1}{6}$ de boisseau par 1,000 boisseaux
		Boisseaux.	En boisseaux.
Canadian Pacific Railway Co	Blé	15,987,290-00	2,664-30
	Avoine	4,932,000-18	822-00
	Orge	1,313,216-22	218-40
Empire and Thunder Bay Elevator Co	Blé	13,810,279-10	2,301-40
	Avoine	5,312,832-20	885-16
	Orge	1,013,438-21	168-44
Consolidated Elevator Co	Blé	13,008,884-30	2,168-10
	Avoine	2,953,072-18	492-06
	Orge	329,091-36	54-40
Ogilvie Flour Mills Co	Blé	10,426,699-00	1,737-40
	Avoine	849,032-07	141-17
	Orge	377,304-01	62-42
Western Terminal Elevator Co	Blé	16,806,150-50	2,801-00
	Avoine	2,975,238-26	495-28
	Orge	222,715-02	37-06
Grain Growers' Grain Co	Blé	13,446,454-10	2,241-00
	Avoine	4,847,238-17	807-30
	Orge	795,779-06	132-30
Fort William Elevator Co	Blé	12,376,786-20	2,062-50
	Avoine	5,950,971-24	991-30
	Orge	485,431-03	80-44
Eastern Terminal Elevator Company	Blé	4,887,093-50	814-30
	Avoine	1,904,976-30	317-16
	Orge	180,595-16	30-04
Grand Trunk Pacific Elevator Company	Blé	12,169,241-00	2,028-10
	Avoine	7,291,698-08	1,215-08
	Orge	632,286-47	105-18
Port Arthur Elevator Co	Blé	25,516,766-30	4,252-50
	Avoine	12,592,085-23	2,098-24
	Orge	2,541,605-18	423-30
Canadian Government	Blé	14,256,050-20	2,376-00
	Avoine	5,505,019-24	917-17
	Orge	634,145-42	105-32
Horn & Co	Blé	513,396-50	85-30
	Avoine	338,339-07	56-08
	Orge	71,926-17	12-00
Grands totaux	Blé	153,205,092-30	25,533-50
	Avoine	55,452,506-18	9,241-30
	Orge	8,597,535-39	1,432-42

CHAPITRE VIII.

DÉCISIONS, ORDRES ET SÉANCES DU BUREAU.

I. QUELQUES DÉCISIONS DU BUREAU.

(*a*) PLAINTES DE DIFFÉRENTS CULTIVATEURS CONTRE CERTAINS ÉLÉVATEURS RÉGIONAUX À ASSINIBOIA (SASKATCHEWAN) ET AUX ENVIRONS DE CETTE VILLE, SUSPECTÉS DE PESÉES INEXACTES.

1re partie.—Copie des plaintes.

(*a*) W. A. Collier vs. Saskatchewan Co-operative Elevator Co.
(*b*) John N. Nelson vs. Saskatchewan Co-operative Elevator Co.
(*c*) Thomas Wm. Bennett vs. Saskatchewan Co-operative Elevator Co.
(*d*) Gorden W. Spicer vs. Province Elevator Co.
(*e*) John Wright vs. Northern Elevator Co.

Déclaration de W. A. Collier à la Gendarmerie Royale (Police Montée) du Nord-Ouest.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
Savoir:

In re La Loi des Grains du Canada, et

Je, William A. Collier, de Harptree, dans la province de la Saskatchewan, cultivateur, déclare sous serment:

1. Que le ou vers le trentième jour de décembre 1915, j'ai vendu à *The Co-operative Elevator Co., Ltd.*, à Viceroy, une voiture de blé, pesée sur les balances de la compagnie. Le poids net qui me fut alloué était 51 boisseaux et 50 livres. Le grain fut transporté dans une boîte à grain, type Adam, qui contient 62 boisseaux de blé. Cette boîte était à peu près pleine lorsque je l'ai pesée, et je crois sincèrement qu'elle contenait à ce moment plus de 60 boisseaux de blé. Cet élévateur était alors géré par Wm. Gill, maintenant remplacé par Merrill.

Et je fais cette plainte conformément à la Loi des Grains du Canada.

Assermenté devant moi, en la ville d'Assiniboia, dans la province de la Saskatchewan, ce 1er jour de juin 1916. W. A. COLLIER.

W. WILLOUGHBY,
Commissaire pour l'assermentation dans et pour la province de la Saskatchewan.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
Savoir:

In re La Loi des Grains du Canada, et

Je, John N. Nelson, de Harptree, dans la province de la Saskatchewan, cultivateur, déclare sous serment:

1. Que le septième jour de mars 1916, j'ai livré sur les balances de l'élévateur de *The Co-operative Elevator Co., Ltd.*, à Viceroy, 56 boisseaux et 50 livres de blé, pour

y être entreposé. Ce blé a été reçu par H. C. Merrill, alors assistant-gérant et maintenant gérant. Je crois véritablement que cette pesée m'a fait tort d'environ 9 boisseaux.

Et je fais cette plainte conformément à la Loi des Grains du Canada.

Assermenté devant moi, en la ville d'Assiniboia, dans la province de la Saskatchewan, ce 1er jour de juin 1916. JOHN N. NELSON.

W. WILLOUGHBY,

Commissaire pour l'assermentation dans et pour la province de la Saskatchewan.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
Savoir:

In re La Loi des Grains du Canada, et

Je, Thomas William Bennett, Jr., de Willow Bunch, dans la province de la Saskatchewan, cultivateur, déclare sous serment:

1. Que le ou vers le dixième jour de janvier 1916, j'ai vendu une voiture de blé à *The Co-operative Elevator Co., Ltd.*, à Viceroy. Le grain fut transporté à l'élévateur dans une caisse (ou *tank*) ouverte, qui fut placée sur les balances de la compagnie. Il y en avait 56 boisseaux. Le même jour, j'ai vendu à ladite compagnie une autre charge de blé, transportée et délivrée dans un traîneau-boîte de 43 boisseaux. Ladite caisse fut placée sur une paire de lourds patins de traîneau, tandis que le grain contenu dans le traîneau-boîte reposait sur une paire de patins plus légers. Ce jour-là, la deuxième charge. Que j'ai pesé ces deux récipients et le premier pèse, en réalité, la tare du récipient de la première charge dépassa de 25 livres celle du récipient de 225 livres de plus que le second.

Que Gill avait alors la direction dudit élévateur, lequel, j'ai lieu de le croire, est maintenant géré par Merrill. Le lendemain, j'ai livré une charge de grain dans le même traîneau—boîte qui fut pesé sur les mêmes balances, et cette fois la tare de ce récipient dépassa de 10 livres celle de la caisse (ou *tank*).

Asermenté devant moi, en la ville de Meyronne, en la province de la Saskatchewan, ce 1er jour de juin 1916. T. W. BENNETT ,Jr.

W. WILLOUGHBY,

Commissaire pour l'assermentation dans et pour la province de la Saskatchewan.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
Savoir:

In re la Loi des Grains du Canada et

Je, Gordon W. Spicer, de Readlyn, dans la province de la Saskatchewan, cultivateur, déclare sous serment:

1. Que le ou vers le vingt et unième jour de février 1916, j'ai livré une charge d'avoine sur les balances de *The Province Elevator Co., Ltd.*, à Readlyn, pour être mis en entrepôt dans son élévateur et que je crois sincèrement que la pesée qui en a

été faite m'est préjudiciable, à concurrence d'environ 170 livres. A cette date, le gérant dudit élévateur était Alfred Bailey.

Et je fais cette plainte conformément à la Loi des Grains du Canada.

Assermenté devant moi ,en la ville d'Assiniboia,
dans la province de la Saskatchewan, ce 1er jour de juin 1916. GORDON W. SPICER.

W. WILLOUGHBY,
Commissaire pour l'assermentation dans et pour la province de la Saskatchewan.

Déclaration de John A. Wright.

Le dernier lundi de mars, Jim Gaudett et moi avons conduit chacun une charge de blé en ville pour le compte de M. Lowery, qui nous accompagnait, conduisant une troisième voiture.

En arrivant à l'élévateur Northern nous n'y trouvâmes personne, car l'agent Moore était dans le bas de la ville. Sachant que tous les cultivateurs des environs se plaignaient d'être trichés sur le poids de leur grain, je considérai cette absence comme favorable à une investigation et j'invitai Gaudett et Lowery à entrer pour examiner les balances.

Je crois que l'un et l'autre se trouvèrent auprès des balances en même temps que moi-même et qu'ils purent observer chacun de mes mouvements. Comme je l'ai déjà déclaré ,j'ai trouvé un lingot de plomb dissimulé entre le gros poids et la tige à coulisse, et je l'ai montré à Gaudett et à Lowery. Je remis le plomb à sa place avant le retour du gérant de l'élévateur et, quoique l'ayant surveillé très attentivement, je ne le vis pas l'enlever. Je demandai à Lowery de m'accompagner pour aller dénoncer immédiatement cet agissement malhonnête, mais il s'y refusa, ne voulant pas causer des désagréments à Moore. Etant en ville avec une autre charge de blé appartenant à Lowery, je la pesai sur la bascule de Dabel ,ce qui me permit de constater que l'élévateur Northern avait escamoté deux boisseaux.

Lorsque, quelques jours après, je vis en ville un membre de la police montée, je considérai qu'il était de mon devoir envers le public de signaler ces faits, quoique je n'en eusse pas personnellement souffert.

2E PARTIE.—SÉANCE PUBLIQUE.

Il est à remarquer que ces plaintes parvinrent à la Commission des grains par l'intermédiaire de la gendarmerie royale du Nord-Ouest. Le Bureau estimant qu'elles étaient suffisamment graves pour motiver une enquête, convoqua une séance publique, laquelle eut lieu à Assiniboïa, Sask., le premier juin 1916.

3E PARTIE.—TÉMOIGNAGES ET PREUVE.

(*a*) W. A. Collier *vs Saskatchewan Co-operative Elevator Company.*
(*b*) John N. Nelson *vs Saskatchewan Co-opertaive Elevator Company.*
(*c*) Thomas Wm. Bennett *vs Saskatchewan Co-operative Elevator Company.*

Viceroy.

La preuve fournie par les plaignants à la Commission n'est pas suffisamment concluante; néanmoins, une comparaison des charges ou voiturées semblerait indiquer des défectuosités de pesées préjudiciables aux plaignants. Cet élévateur était très mal administré; tout y allait mal et personne n'était satisfait. La compagnie propriétaire était représentée à cette séance par son directeur, M. Cleveland, qui déclara que le gérant de cet élévateur à l'époque des faits ayant donné naissance à ces plaintes avait été renvoyé comme incompétent. A la suggestion de la Commission, il consentit à s'aboucher avec les plaignants et à régler amiablement avec eux. Plus tard, M. Cleveland nous informa qu'une transaction amiable état intervenue et que tout le monde était satisfait.

(*d*) *Gordon W. Spicer* vs *Province Grain Company.*

La preuve fournie par le plaignant était sous forme d'une comparaison de charges laquelle, dans l'opinion de la Commission, n'a que fort peu de valeur, étant donné que l'avoine en question provenait de champs différents, cultivés par des personnes différentes. On ne s'était pas assuré du poids, par boisseau, de l'avoine placée dans chaque voiture et, par conséquent, une différence de poids entre les différentes voiturées pouvait parfaitement résulter du plus ou moins de pesanteur du grain. Le plaignant a également invoqué à l'appui de sa prétention qu'il avait pesé certaines charges sur la bascule d'un M. Sharpe, en ville, et qu'il avait constaté que ces pesées ne concordaient pas avec celles des balances de l'élévateur.

M. White, peseur en chef de la Commision des grains, a démontré d'une manière péremptoire que l'on ne pouvait se baser avec certitude sur les pesées de cette bascule, à cause de son mode de construction et la probabilité d'une erreur susceptible de résulter des éléments, etc.

(*e*) *Plainte de John Wright vs. The Northern Elevator Company.*

Ce cas présente des particularités plutôt rares. Le plaignant n'a subi aucun préjudice. M. Lowery, partie lésée, dut être régulièrement cité pour venir donner son témoignage; ce fut un témoin récalcitrant, qui ne voulait causer aucun ennui à M. Moore, gérant de l'élévateur. M. Wright, plaignant, a juré que le ou vers le 27 mars 1916, en conduisant une voiture de blé à l'élévateur que possède et exploite à Meyronne *The Northern Elevator Company,* il découvrit un morceau de plomb dans la rainure entre la tige à coulisse et le poids de la balance. Sa déclaration est corroborée par celle d'un autre témoin, M. Gaudett.

M. Moore, gérant, nia qu'il eut connaissance de l'existence de ce plomb et déclara, sous serment, que s'il y avait du plomb, c'était à son insu.

Etant ré-interrogé, M. Lowery déclara, sous serment, que le gérant Moore lui avait avoué qu'il savait que le plomb était là.

M. White, peseur en chef de la commission des grains, déposa à titre d'expert, expliquant l'effet que pouvait produire, sur une pesée, un morceau de plomb tel que celui dont parlaient les témoins. Il déclara parfaitement connaître ce genre de balance et que le plomb n'en faisait pas partie. De plus, quel que soit le poids ajouté, l'effet produit est égal à mille fois ce poids. Si l'on ajoute une once ,la plateforme accuse mille onces supplémentaires.

4E PARTIE.—DÉCISION DU BUREAU DE LA COMMISSION DES GRAINS.

(*a*) W. A. Collier vs. *Sask. Co-operative Elevator Co.*
(*b*) John N. Nelson vs. *Sask. Co-operative Elevator Co.*
(*c*) Thos. Wm. Bennett vs. *Sask. Co-operative Elevator Co.*

Ces plaintes sont renvoyées, ayant été amiablement réglées.

(*d*) *Plainte de Gordon W. Spicer vs. Province Elevator Company.*

La prétention du plaignant n'était pas basée sur des preuves suffisantes, la commission rejette sa plainte.

(*e*) *John Wright vs. Northern Elevator Company.*

M. Moore, agent de *The Northern Elevator Co.* à Meyronne était responsable de l'usage qui pouvait être fait des balances de l'élévateur. La preuve est suffisante, dans l'opinion de la commission, pour blâmer M. Moore ,d'avoir dissimulé ce plomb dans

le mécanisme de la balance pour augmenter le poids pesé. Rien n'est venu démontrer que *The Northern Elevator Company* fut au courant des agissements de M. Moore, son agent.

En conséquence, la Commision des Grains ordonne à *The Northern Electric Company* de renvoyer immédiatement M. Moore de son service.

(Signé) J. P. JONES,
Commissaire.

Je concours:
(Signé) R. MAGILL,
Commissaire en chef.

("B") DEFICIT SUR LE VAPEUR *BRITON*, 12 OCTOBRE 1915.

1E PARTIE.—COPIE DE LA PLAINTE.

BUFFALO, N.-Y., 18 octobre.

M. J. G. WHITE,
Peseur en chef, Fort-William.

Déficit sur *Briton* de deux mille sept cent soixante dix-sept boisseaux. Avons demandé à l'élévateur, ici, de préparer affidavits, à la requête de M. Bowen, exprimée à Hartwell. Veuillez faire enquête sur chargement.

GRAIN CLEARANCE COMPANY.

2E PARTIE.—RAPPORT DU PESEUR EN CEHF.

FORT-WILLIAM, 10 novembre 1915.

(Notre dossier W. 273.)

M. C. BIRKETT,
Secrétaire du Bureau de la Commission des Grains.
Fort-William, Ont.

VAPEUR *Briton*, 12 octobre 1915.

CHER MONSIEUR,—Le *Briton* a été chargé le 12 octobre au Western Terminal Elevator; son connaissement porte 115.000 boisseaux No 1 du Nord.

Cette cargaison a été déchargée à Buffalo le 16 octobre et ainsi répartie:

Elévateur Evans	28,040
Elévateur Monarch	84,193
	112,223 déficit 2,7777 boiss.

J'ai l'honneur de vous informer que je me suis livré à une investigation approfondie des détails du pesage et du chargement de la cargaison ci-dessus. Les feuilles de pesée et les tickets de balance concordent et démontrent que 90 pesées, s'élevant ensemble à 115,000 boisseaux, ont été effectuées pour le *Briton*.

En vérifiant la livraison du grain des balances aux compartiments d'expédition, je trouve que la feuille de pesée mentionne que deux pesées ont été livrées de la balance n° 6 au compartiment d'expédition n° 6. Or, le rapport du fonctionnaire spécial et le rapport de l'inspecteur démontrent, l'un et l'autre, qu'il n'a pas été fait usage du compartiment n° 6 durant le chargement. Etant donné que le couvercle était cadenassé sur la manche à grain de ce compartiment, et la clef en la possession du fonctionnaire spécial, il était impossible que du grain fut placé dans ce compartiment à son insu.

Le pesage de cette cargaison commença à 17 heures 40 et se termina à 23 heures 10, de telle sorte que la plupart du travail fut accompli durant la nuit.

La balance n° 6 fut occupée à la réception de wagons jusqu'à environ 22 heures, après quoi, elle fut employée à faire les deux pesées dont il est ci-dessus parlé, repré-

sentant ensemble un peu plus de 3,000 boisseaux, et il est évident que, par erreur ou malentendu, la manche à grain ne fut pas placée pour le compartiment d'expédition n° 6, et les deux pesées en question ne furent pas chargées sur le navire.

Les ordres avaient été donnés pour 120,000 boisseaux; il n'en fut pesé que 115,000. M. Irwin déclare que le capitaine, qui surveillait sa ligne de flottaison, lui demanda de retenir environ 3,000 boisseaux. Les feuilles de pesée n'indiquent aucune déduction.

Après un examen minutieux des circonstances du chargement de cette cargaison, je suis forcé de conclure que *The Western Terminal Elevator* est responsable du déficit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. WHITE,
Peseur en chef.

3E PARTIE—RÉPONSE DE WESTERN TERMINAL ELEVATOR CO., LTD.

FORT WILLIAM, ONT., 13 novembre 1915.

M. C. BIRKETT,
Secrétaire de la Commission des Grains,
Bourse du grain, en ville.

Nous accusons réception de votre lettre du 11 (dossier n° 5) accompagnant le rapport du peseur en chef sur le déficit dans la cargaison du vapeur *Briton*.

J'ai surveillé personnellement les opérations du pesage, pour ce navire, après 10 p.m. et je me souviens que la balance 6 fut connectée à la courroie de transmission 10 pour déverser son grain dans le compartiment d'expédition 7, dès que nous commençames à nous en servir et à ma connaissance, elle ne fut pas disconnectée de cette courroie 10 se déversant dans le compartiment 7. Nous n'avions aucune raison d'agir autrement car, avant de monter, le capitaine m'avait informé qu'il prenait généralement 118,000 boisseaux, mais qu'il se bornerait à 115,000 et partirait immédiatement si nous pouvions compléter cette nuit son chargement. Cette cargaison se composait uniquement de n° 1 du nord et le pont du navire arrivait à hauteur des manches à grain.

Nous remarquons qu'il est dit dans le rapport du peseur en chef qu'il a constaté que le rapport du peseur indique que deux pesées, effectuées sur la balance 6 furent dirigées sur le compartiment d'expédition n° 6. Il était facile, pour votre peseur, de considérer comme un fait acquis, que le grain pris sur la balance 6 allait nécesairement au compartiment 6, son déversoir ordinaire, puis ayant constaté son erreur et appris pas nos hommes qu'il se rendait au compartiment 7, d'oublier de corriger son chiffre 6 en face des deux pesées précédentes. Ou bien, peut-être, ayant demandé à quel compartiment nous enverrions le grain de la balance 6, il a pu lui être répondu: au compartiment 6, puis ayant changé d'avis, il fut envoyé au n° 7 pour épargner la peine de mettre l'autre manche à grain dans le navire, seulement pour deux ou trois pesées, tandis que votre peseur croyait qu'il allait au compartiment 6. Une autre hypothèse, plausible, c'est que nous avons pu lui dire: "Un du nord, sur six" voulant dire: "balance 6" et qu'il l'ait compris comme signifiant: "compartiment 6", et cependant il ne l'aurait pas laissé aller dans ce compartiment sans avoir reçu de votre préposé spécial l'assurance qu'il était en état de le recevoir, et celui-ci assure qu'il ne l'a pas donnée.

M. White doit avoir mal compris l'auteur de cette lettre lorsqu'il dit que le capitaine nous demanda de retenir 3,000 boisseaux; en réalité, le capitaine m'a dit qu'il chargeait habituellement à 118,000 boiseaux, mais qu'il se contenterait d'en prendre 115,000 boisseaux; nous n'avions donc rien à retenir sur sa cargaison. Je suis absolument certain que la balance 6 n'a pas été disconnectée de la courroie de transmission 10 se déversant dans le compartiment 7 et que la totalité du grain pesé sur la balance 6 est allée au compartiment d'expédition 7 et, de là, dans le navire. Nous ne pouvons comprendre comment il peut résulter des renseignements recueillis que nous

sommes responsables du déficit. Au surplus, nous remarquons que le vapeur a été déchargé à Buffalo dans deux élévateurs; n'y a-t-il pas possibilité qu'il ait laissé sa cargaison dans trois élévateurs, au lieu de deux?

Nous ne croyons pas qu'aucune erreur ait pu être commise par nous, ni qu'une partie quelconque du grain pesé pour le *Briton* ait pu aller ailleurs qu'aux compartiments d'expédition et l'auteur de cette lettre a vu lui-même ces compartiments vidés à fond, à la fin du chargement.

Si nous pouvions croire un seul instant qu'une partie du grain pesé pour ce navire ait été divertie de sa destination, nous n'hésiterions pas à combler le déficit, mais, étant donné les circonstanecs, nous considérons que nous n'en sommes aucunement responsables.

Bien à vous,

WESTERN TERMINAL ELEVATOR CO., LTD.,
par J. H. IRWIN, gérant.

4E PARTIE—SÉANCE PUBLIQUE.

La séance fut retardée jusqu'au retour du gérant général de *The Western Terminal Elevator,* qui voyageait en Europe.

Le 8 mai 1916, M. Read, gérant général de cette compagnie, demanda qu'une séance eut lieu. La cause fut entendue dans le cabinet du commissaire en chef le 22 mai 1916, à 2.30 p.m.

5E PARTIE—PREUVE ET TÉMOIGNAGES.

Le peseur du gouvernement à l'élévateur de *The Western Terminal* envoya deux documents se rapportant au chargement de ce vapeur. L'un est appelé: "feuille de pesée"; il indique chaque pesée séparément, le numéro de la balance et celui du compartiment d'expédition; l'autre est le rapport du peseur.

La feuille de pesée constate que deux pesées ont été effectuées sur la balance n° 6 pour le compartiment d'expédition n° 6 et le rapport du peseur démontre qu'il a été fait usage du compartiment d'expédition n° 6. Le poids total de ces deux pesées représente 3,017 boisseaux et 50 livres.

L'inspecteur affecté à l'élévateur Western a également envoyé un rapport, dénommé: "rapport de l'inspecteur", et ce rapport déclare qu'il n'a pas été fait usage du compartiment d'expédition n° 6. De plus, ce compartiment était vide avant que l'on ne commençât le chargement du navire, et il était vide lorsque ce chargement fut terminé.

Un autre rapport fut transmis par le fonctionnaire spécial de la division du pesage, dont les attributions ne s'étendaient pas à l'étage de la balance, mais à l'étage inférieur; selon ce rapport, le compartiment d'expédition n° 6 n'a pas été utilisé.

Si l'on se base sur le contenu de ces rapports et si on les considère comme exacts, en ce qui concerne le compartiment d'expédition n° 6, à première vue la conclusion à en tirer semble être que deux pesées furent déversées dans le compartiment d'expédition n° 6, mais que le grain pesé sur la balance 6 n'atteignit pas le navire. Ceci expliquerait le déficit, sauf, toutefois, la différence entre le déficit accusé et le montant total des deux pesées, laquelle différence s'élève à 240 boisseaux, plus 50 livres.

Mais la difficulté ne s'arrête pas là, parce que non seulement le rapport du peseur et celui de l'inspecteur constatent qu'il n'a pas été fait usage du compartiment n° 6 lors du chargement du navire, mais ils ajoutent qu'aucun grain ne fut pesé et déversé dans ce compartiment. Les deux rapports concordent entièrement sur ce point.

Le peseur officiel a déclaré qu'il avait porté sur ses feuilles le compartiment officiel n° 6 parce que quelque employé de l'élévateur lui avait dit qu'il en était fait usage; c'était, soit le gérant, soit le peseur, il ne peut se souvenir lequel des deux. La Commission n'a pu élucider ce point: qui a dit au peseur officiel que l'on se servait du compartiment d'expédition n° 6.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

6E PARTIE—DÉCISION DE LA COMMISSION.

Les fonctionnaires du gouvernement ne choisissent pas les compartiments d'expédition dont l'on se sert pour opérer un chargement. Ce choix est fait par l'exploitant de l'élévateur. La fonction des employés du gouvernement est d'opérer le sondage de ces compartiments et d'en faire rapport. La commission croit que, soit le gérant de l'élévateur, soit l'un de ses subordonnés, a informé le peseur du gouvernement que le compartiment d'expédition n° 6 allait recevoir les deux pesées mentionnées; d'autre part, la Commission croit que ce grain n'est pas allé dans ce compartiment. Le grain pesé sur la balance n° 6 a-t-il été chargé dans le bateau? La Commission ne possède aucune preuve certaine à ce sujet; il n'a que la parole du gérant de l'élévateur. Il résulte de la preuve que les deux pesées en question n'ont pas été déversées dans le compartiment d'expédition n° 6, mais la Commission ne peut dire si elles sont allées dans le compartiment 7 et, de là, dans le bateau.

C'est la coutume, à la tête des lacs, lorsqu'il se présente une différence sérieuse entre les documents, ou lorsqu'il s'élève une difficulté grave au sujet de l'émission des certificats, de n'émettre ce certificat que sous la condition que les intéressés doivent régler amiablement entre eux tout déficit considérable susceptible de se produire.

La Commission ignore et n'a pas les moyens de s'assurer si du blé n'a pas été perdu en route, pendant le voyage à Buffalo, ou si une erreur de pesage s'est produite au déchargement. La Commission ne croit pas qu'il soit possible de découvrir la cause de ce déficit mais, considérant le fait que l'élévateur de chargement a le devoir de donner des informations exactes au peseur officiel, relativement aux compartiments d'expédition et que cette règle a été méconnue dans le cas qui nous occupe, la Commission recommande à l'élévateur de chargement de considérer l'opportunité d'un règlement amiable ou d'un compromis, puisque l'élévateur de chargement ne pouvait exiger aucun certificat officiel de pesée et que si ce certificat n'avait pas été émis, les énonciations de la feuille de pesée auraient été acceptées par la Commission comme base pour un certificat.

(Signé) ROBERT MAGILL,
Commissaire en chef.

Je concours.

(Signé) J. P. JONES, *Commissaire.*
(Signé) W. D. STAPLES, *Commissaire.*

FORT-WILLIAM, 16 juin 1916.

PLAINTE DU Dr T. A. PATRICK, DE YORKTON, SASK.

..vs.

THE LAKE OF THE WOODS MILLING COMPANY, LIMITED.

1RE PARTIE.—COPIE DE LA PLAINTE.

YORKTON, SASK., 1er décembre 1915.

Le Bureau de la Commission des Grains,
Fort-William, Ont.

MESSIEURS,—La société dont mon locataire F. A. Hooey, de Yorkton, et moi-même sommes membres, détenait des récépissés d'entrepôt délivrés par l'élévateur que possède à Yorkton *the Lake of the Woods Milling Company,* pour 1,138 boisseaux et dix livres de blé, qui nous appartient en commun. A notre demande, ce blé fut expédié par *The Lake of the Woods Milling Co.* à l'élévateur du gouvernement canadien à Port-Arthur, dans le wagon C.P.R. No 59456; la compagnie ayant enfreint nos instructions verbales se permit de consigner le blé en son propre nom. Ce blé est couvert par le

certificat officiel du peseur en chef No 141340, daté du 23 novembre 1915 et nous sommes en possession du récépissé d'entrepôt n° 935, délivré par l'élévateur du gouvernement canadien le 23 novembre 1915, pour la quantité ci-dessus de No 3 du nord.

Lundi dernier, 29 novembre, nous avons demandé à l'agent de la compagnie résidant à Yorkton, le prix courant du blé de cette classe et, sur sa réponse qu'il n'en connaissait pas le cours, nous lui donnâmes instructions de télégraphier à la compagnie de vendre le lendemain.

Depuis lors, nous apprenons par les journaux que tout le blé entreposé dans les ports des lacs a été réquisitionné par votre Commission, agissant au nom du gouvernement du Canada et qu'il sera payé au cours de clôture de la Bourse des Grains de Winnipeg de samedi dernier. Si cette information est exacte, il s'en suit que notre blé était réquisitionné et qu'il était devenu la propriété du gouvernement canadien qui, *ipso facto,* nous doit 98¾ cents par boisseau, moins les frais.

Aujourd'hui, l'agent de Yorkton nous a lu une lettre qu'il avait reçue, nous a-t-il dit, de *The Lake of the Woods Milling Co.,* laquelle dit que ces instructions de vendre ont été reçues; qu'à cause de la réquisition opérée par le gouvernement, la compagnie avait éprouvé de la difficulté à vendre et n'avait trouvé acquéreur qu'à 96¾ cents par boisseau; enfin elle invite l'agent à régler sur cette base.

Nous avons refusé d'accepter ce règlement, prétendant:

1. Que la compagnie ne pouvait ignorer que nous n'étions plus propriétaires du blé au moment où nous avons donné ordre de le vendre.

2. Que la compagnie, si elle avait agi de bonne foi, aurait dû nous informer de ce fait.

3. Que la compagnie ne pouvait pas vendre ce blé et qu'elle ne l'a pas vendu.

En conséquence, nous nous plaignons formellement de ce que *The Lake of the Woods Milling Co.* a, contrairement à la loi, et en violation des conditions de la patente que vous lui avez octroyée, essayé de nous tromper sur le prix auquel nous avons droit pour notre blé et à percevoir une commission pour l'avoir vendu, commission qu'elle n'a pas gagnée. Nous vous donnons donc formellement avis que nous réclamons de votre Commission le paiement de notre blé et, de plus, nous demandons qu'une enquête soit instituée par votre Commission afin de découvrir et réprimer les agissements frauduleux commis à notre préjudice.

Votre dévoué,

F. A. PATRICK,
(pour Patrick et Hooey).

2E PARTIE—RÉPONSE DE LA COMPAGNIE.

WINNIPEG, MAN., 14 décembre 1916.

Messieurs les membres de la Commission des Grains,
Fort-William, Ont.

MESSIEURS,—Nous avons reçu votre lettre du 3 courant; nous n'y avons pas répondu plus tôt parce que nous attendions les explications de notre agent à Yorkton. Voici ce que nous savons de l'affaire:

Par le télégramme ci-inclus, nous reçumes instruction de vendre le wagon en question, portant le n° 59,456, le 29 novembre.

En raison de la réquisition du blé par le gouvernement, il n'y eut pas de marché ici le 29 novembre, la Bourse aux Grains ayant été à peu près fermée ce jour-là, de même que le lendemain, 30 novembre, ceci étant dû à l'agitation causée par l'action du gouvernement. Nous n'avions aucune certitude ni en ce qui concerne le blé réquisitionné, ni au sujet du prix.

En conséquence, nous avons télégraphié à cette personne, ainsi que le constate le télégramme annexé, que nous vendions le wagon à 96c.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Vous voudrez bien remarquer sur le tableau des cours ci-inclus que, le 29 novembre, le cours du blé n° 3 du nord était 97c. égalant $1.03½. Il nous était absolument impossible de vendre ce blé au prix du gouvernement, c'est-à-dire $1.04, personne ne voulant acheter à ce prix. Nous ne voyons pas qu'il puisse y avoir matière à plainte et nous sommes tout prêts à payer au plaignant le même prix que celui payé par le gouvernement, solution qui, nous l'espérons, satisfera votre Commission.

Veuillez avoir l'obligeance de soumettre notre offre au plaignant.

Vos bien dévoués,

LAKE OF THE WOODS MILLING CO., LTD.,
C. S. Matheson, gérant du département du blé.

AUDITION DE LA CAUSE.

Voici une copie des déclarations faites par les parties lors de l'audition de la cause à Winnipeg:

(Voir témoignages au dossier.)

Vente du grain.

The Lake of the Woods Milling Company ne possède pas de patente pour la vente du grain à commission, telle que réglementée par la Loi des Grains du Canada. Le Bureau de la Commission des grains ne comprend pas en quelle qualité *The Lake of the Woods Milling Company* a vendu le grain du Dr Patrick, à moins que ce ne soit un acte de philantropie, accompli à titre gratuit, sans qu'on puisse en inférer que cette compagnie se livrât aux opérations de vente du grain à commission. Si la compagnie a vendu ce grain à commission, elle s'est rendu coupable d'une flagrante violation de la loi, mais si elle l'a fait simplement pour obliger le Dr Patrick et sans aucune rémunération, la Commission ne connaît aucun texte lui permettant de punir la compagnie pour ce faire.

The Lake of the Woods Milling Company a vendu le grain pour le Dr Patrick et rendu compte de la vente. Quoique le grain eut été, en réalité, réquisitionné par le gouvernement du Canada, la compagnie annonça qu'elle l'avait vendu, et quoique le gouvernement eut fixé un prix pour le blé réquisitionné, la compagnie indiqua un prix de vente inférieur à celui payé par le gouvernement.

Le Bureau ayant affirmé le droit du producteur de recevoir le prix payé par le gouvernement, *The Lake of the Woods Company* a payé ce prix.

Le Bureau de la Commission des grains estime que, si *The Lake of the Woods Milling Company* désire se livrer à la vente à la commission, elle devrait se procurer la patente exigée par la Loi des grains du Canada, et que si la compagnie préfère se dispenser de prendre cette patente, elle devrait alors s'abstenir de vendre du grain de cette manière, même à titre bénévole et sans rémunération.

EXPÉDITION DU GRAIN.

Le Dr Patrick s'est plaint également de ce que *The Lake of the Woods Miling Company* ait expédié le grain, à sa sortie de son élévateur régional, en son propre nom (à elle, compagnie) au lieu de celui du Dr Patrick.

Si le producteur de grain offre de remettre à l'élévateur les récépissés d'entreposage et de payer les droits et charges dûs par le grain, l'exploitant de l'élévateur devrait expédier le grain selon les instructions du producteur.

Ce principe est fréquemment méconnu. Quelquefois les producteurs négligent de donner des instructions détaillées, au lieu d'offrir de payer les frais dûs. D'autre part, les exploitants des élévateurs oublient souvent les droits du producteur à cet égard.

Dans le cas qui nous occupe, le Dr Patrick ne semble pas avoir offert de payer les frais, lorsqu'il donna ses instructions.

Cette plainte n'est pas la seule que nous ayions reçue contre *The Lake of the Woods Milling Company,* aussi la Commission émettra-t-elle un ordre mettant en demeure cette compagnie de veiller à ce que ses agents et préposés se conforment aux dispositions de la Loi des Grains du Canada, et aux règles et règlements régissant les élévateurs régionaux, en ce qui concerne l'expédition du grain.

R. MAGILL,
Commissaire en chef.

J. P. JONES,
Commissaire.

PLAINTE DE P. M. FRIESEN, DE RUSH LAKE, SASK., DÉNONÇANT LES OPÉRATIONS DE W. C. COCKEL, ACHETEUR DE THE LAKE OF THE WOODS MILLING COMPANY, À RUSH LAKE, SASK.

RUSH LAKE, SASK., 29 février 1916.

1E PARTIE.—COPIE DE LA PLAINTE.

Messieurs les Commissaires des Grains,
Winnipeg, Manitoba.

MESSIEURS,—Je désire attirer votre attention sur W. C. Cockel, de cette ville, acheteur de grain pour *The Lake of the Woods Milling Company,* qui, pendant les deux derniers mois ,a acheté du blé pour son propre compte, au-dessous du cours. Le blé était emmagasiné dans l'entrepôt à charbon de Crookshenk, près de la voie ferrée, rechargé dans les wagons et acheté par M. Cockel pour sa compagnie, au prix normal du grain sur voie. Etant donné que les wagons étaient expédiés au nom de J. J. Hourigan, j'en conclus que M. Hourigan s'est rendu complice de ces agissements, d'autant plus que sur les chèques donnés en paiement par Cockel, la signature de celui-ci était accompagnée des mots suivants: Compte fidéicommis, par W. C. Cockel.

Je prétends que ces messieurs exploitaient les cultivateurs, en profitant de ce que ceux-ci ne pouvaient vendre leur grain en ville. Je demande instamment à la Commission de vouloir bien instituer une enquête, à laquelle je me ferai un devoir de donner mon témoignage. Vous trouverez en ville tous les témoins nécessaires et vous pouvez exiger de la banque qu'elle vous montre leurs transactions, qui prouveront mon accusation. Je puis ajouter que le gérant de la banque connaît ces opérations, qu'il réprouve.

P. W. FRIESEN.

COPIE DES AFFIDAVITS PRODUITS À LA COMMISSION.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
savoir:

In re W. W. Von Niessen et W. C. Cockell.

Je, W. W. Von Niessen, du bureau de poste de Rush-Lake, Sask., déclare solennellement:

Que j'ai vendu environ 15 boisseaux de blé à *The Lake of the Woods Milling Company,* ou plutôt à M. Cockell, dans le mois de janvier 1916, au prix de 90 cents

par boisseau, pour lequel je reçus en paiement du charbon, plus un reliquat de $1.50 en espèces. Il ne m'a été donné aucun reçu ou récépissé quelconque. M. Wiens me demanda combien j'avais vendu mon blé et je lui répondis: 90 cents. Il m'informa que le cours du blé était $1.10 et une autre personne m'affirma également que le cours dépassait un dollar.

Le blé fut placé dans l'un des compartiments de l'élévateur.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a même force et effet que si elle était faite sous serment, en vertu de la Loi de la Preuve en Canada.

Déclaré devant moi, au bureau de poste de Rush-Lake, en la province de la Saskatchewan, ce douzième jour d'avril 1916. W. W. VON NIESSEN.

P. M. Friesen,
Commissaire.

COPIE DE L'AFFIDAVIT PRODUIT À LA COMMISSION.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
savoir:

In re John W. Dueck et W. C. Cockell.

Je, John W. Dueck, cultivateur, du bureau de poste de Rush-Lake, dans la province de la Saskatchewan, déclare solennellement:

Que, dans ou vers la première semaine de janvier 1916, j'ai vendu à W. C. Cockell, acheteur de blé pour la compagnie *Lake of the Woods,* cent douze (112) boisseaux de blé, à 86 cents le boisseau, tandis que le cours normal était 98 cents. J'ai dû vendre à ce prix, n'ayant pas d'argent pour acheter du charbon. Il mit ce blé dans un hangar situé près de l'élévateur.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant conscienscieusement vraie et sachant qu'elle a même force et effet que si elle était faite sous serment, en vertu de la Loi de la Preuve en Canada.

Déclaré devant moi, au bureau de poste de Rush Lake, en la province de la Saskatchewan, ce cinquième jour d'avril 1916. JOHN W. DUECK.

F. F. Seimen,
Commissaire.

COMPTE DE L'AFFIDAVIT PRODUIT À LA COMMISSION.

Canada,
Province de la Saskatchewan
Savoir:

In re H. D. Doerksen et W. C. Cockell.

Je, Heinrich D. Doerksen, cultivateur, du bureau de poste de Rush Lake, en la province de la Saskatchewan, déclare solennellement:

Que j'ai vendu environ 24 boisseaux de blé à W. C. Cockell, acheteur de blé de la compagnie *Lake of the Woods,* à Rush Lake, pour le prix de 90 cents le boisseau, tandis que le cours normal était à $1.08. J'ai conclu cette vente en février et mon blé fut placé dans un compartiment de l'élévateur. M. Cockell m'a payé au moyen de son propre chèque. J'ai été obligé d'accepter ce prix, n'ayant pas d'argent pour acheter du charbon.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a même force et effet que si elle était faite sous serment, en vertu de la Loi de la Preuve en Canada.

HENRICK D. DOERKSEN.

Déclaré devant moi, au village de Rush Lake, en la province de la Saskatchewan, ce 5e jour d'avril 1916.

F. F. SEIMEN,
Commissaire.

3E PARTIE—AUDITION DE LA CAUSE.

La cause a été entendue à Rush Lake, le 26 avril 1916.

4E PARTIE—PREUVES ET TÉMOIGNAGES PRÉSENTÉS PAR LE PLAIGNANT.

Le plaignant, Friesem, ne déposa pas lui-même mais eut recours aux témoignages de W. W. Van Niessen, J. Dueck et H. D. Doerksen. Copies des affidavits donnés par ces trois témoins sont données ci-dessus.

1. Van Niessen a déclaré sous serment qu'il a livré 15 boisseaux de blé au défendeur, Cockell, qui le mit dans l'élévateur et le lui paya 90 cents le boisseau. Le plaignant a des raisons de croire qu'il aurait dû recevoir $1.10 par boisseau. Il protesta également contre le classement arbitraire du défendeur, qui qualifia n° 1 du nord une charge livrée par le plaignant en personne et n° 2 du nord une autre charge livrée par l'un de ses jeunes fils, quoique les deux voitures aient été chargées au même tas.

2. John Dueck a déclaré sous serment qu'il a vendu à Caskell 133 boisseaux de grain, qu'il livra dans un entrepôt à charbon, à Rush Lake. Il reçut 86 cents par boisseau, tandis qu'il a des raisons de croire que le cours était à 98 cents par boisseau. Il dût accepter ce prix, car il lui fallait acheter du charbon et il n'avait pas d'argent.

3. H. D. Doerksen a déclaré sous serment qu'il a livré au défendeur 15½ boisseaux de grain, qui lui furent payés 90 cents par boisseau. Il a des raisons de croire que le grain valait alors $1.08 par boisseau. Il déclara que son grain fut placé dans l'élévateur.

5E PARTIE.—TÉMOIGNAGE DE LA DÉFENSE.

Cockell, acheteur à Rush Lake de *the Lake of the Woods Milling Company* a déclaré sous serment qu'il avait fait une convention avec M. J. J. Hourigan pour peser et acheter le grain dont ledit Hourigan ferait emplette des cultivateurs, les élévateurs étant bloqués. Hourigan fit un dépôt de fonds à la banque, au nom de Cockell *in trust*, ce qui permettait à ce dernier de tirer des chèques sur ce compte, en paiement du grain qu'il achetait pour le compte de Hourigan. Le défendeur ajouta qu'il avait acheté, de cette manière, approximativement 3,000 boisseaux qui furent d'abord emmagasinés dans un entrepôt à charbon puis vendus à l'élévateur de *The Lake of the Woods Milling Company*, au prix du marché, après que les élévateurs eurent été décongestionnés. Il a reçu de Hourigan la somme de $400, comme rémunération de ses peines, c'est-à-dire environ 13 cents par boisseau. Il explique que le chiffre élevé de cette commission se justifie par la disette de wagons, qui ne permettait pas de prévoir la date du transport de ce blé aux ports des lacs. Il n'avait absolument rien fait, dit-il, pour amener cette obstruction. Enfin il contredit le premier témoin Van Neissen, affirmant que celui-ci n'avait pas livré son grain à l'élévateur.

M. Hargrave, voyageur au service de *the Lake of the Woods Milling Company*, déclara sous serment que cette compagnie ne s'opposait pas à ce que ses agents

aidassent les cultivateurs en pesant leur grain, leur charbon, leur bétail, etc., si tout le monde y trouvait son compte. Il dit que les questions de cette nature étaient laissées à la discrétion des agents.

6E PARTIE.—DÉCISION DE LA COMMISSION.

Il résulte des témoignages entendus que Cockell, acheteur pour un élévateur régional patenté, pesait du grain pour les cultivateurs et au moyen d'arrangements conclus avec un tiers, achetait ce blé à un prix fort inférieur à sa valeur, spéculant sur les besoins pressants des producteurs.

Le Bureau réprouve et déplore les agissements de tout agent d'un élévateur régional se livrant à des opérations sur les grains autres que celles pour lesquelles il est spécialement patenté. Quoique ne considérant pas l'offense suffisamment grave pour exiger le renvoi du défendeur Cockell, le Bureau informe ce dernier que s'il se produit à l'avenir quelque plainte de semblable nature, il exigera qu'il soit renvoyé de son emploi, ainsi que l'y autorise l'article 176 de la Loi des Grains du Canada.

J. P. JONES,
Commissaire.

W. D. STAPLES,
Commissaire.

Je concours,

R. MAGILL,
Commissaire en chef,

Fort William ,Ont. 10 mai 1916.

"E". PLAINTE DE IVAN CROSBY *vs* THE STANDARD ELEVATOR COMPANY.

1re partie—Copie de la plainte.

WINNIPEG, 10 février 1916.

Bureau de la Commission des Grains,
Fort-William, Ont.

MESSIEURS,—Apprenant que votre bureau doit tenir une séance à Winnipeg au commencement de mars, je désire soumettre à votre décision le cas suivant, pour savoir qui est responsable d'un déficit.

Il résulte de mes informations que Ivan Crosby a outrepesé 1446-30 boisseaux de blé dans un élévateur, à Roulette, exploité par *The Standard Elevator Company* et reçut des récépissés d'entrepôt.

M. Crosby décida d'expédier le grain ci-dessus à Rendall, Gee et Mitchell, marchands à la commission, pour en disposer.

J'ai appris que *The Standard Elevator Company* consentit à charger le blé dans un wagon, pour le compte de M. Crosby, à condition que celui-ci signerait une décharge de toute responsabilité quant au poids et au classement du grain.

M. Crosby admet avoir signé un papier, mais n'est pas certain de son contenu.

M. Anderson, gérant de l'élévateur en question, à Roulette, produit un affidavit contenant une liste de pesées de ce grain, au moment où il fut chargé sur le wagon n°

114534 du C.P.R., le 14 septembre 1914, lesquelles pesées se totalisent par 1446-30 boisseaux. Il mentionne également dans cet affidavit la hauteur qu'atteignait le grain dans le wagon au point de chargement.

Le wagon, consigné à Randall, Gee et Mitchell, à Fort-William, fut attaché à un train de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et déchargé à l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William, où son contenu se composait de 65,800 livres, soit un déficit, en chiffres ronds, de 20,990 livres.

Randall, Gee et Mitchell adressèrent une réclamation au G.T.P., en raison de ce déficit, mais la compagnie refusa d'y faire droit, se basant sur ce que l'on n'avait constaté aucune fuite dans le wagon, aucun dommage pendant la durée du voyage. La compagnie de chemin de fer ajoutait que l'exploitant de l'élévateur déclarait que la hauteur du grain dans ce wagon ne dépassait pas 58 pouces au moment du chargement et qu'il est impossible qu'il ait pu contenir 1446 boisseaux de blé de 58 livres.

Le rapport du personnel de l'inspecteur du grain qui a inspecté ce wagon à Winnipeg constate que son chargement était à 10, 14 et 12 pouces au-dessous de la ligne normale du blé ce qui équivant à nne hauteur approximative de 65 pouces, et arrivé à sa destination, cette hauteur n'est plus que de 54 pouces.

Votre bureau admettra qu'il s'agit d'une perte vraiment sérieuse et d'un cas fort compliqué à débrouiller.

Sous l'empire de la loi des grains, un élévateur régional a-t-il le droit de demander une décharge de responsabilité, en expédiant un wagon de grain, lorsque ce wagon est envoyé à un point où il sera officiellement pesé?

Il y a certainement eu faute quelque part; quel est le remède?

Votre dévoué,

D. D. CAMPBELL,
Agent de réclamations.

2E PARTIE.—RÉPONSE DE STANDARD ELEVATOR CO., LIMITED.

WINNIPEG, 1er février 1916.

Bureau des Commissaires des Grains,
Winnipeg, Man.

Re wagon 114534, venant de Roulette.

MESSIEURS,—Nous sommes en possession de votre lettre du 25 écoulé, dont le contenu a eu toute notre attention. Nous avons fait des recherches dans nos livres et archives et trouvé que ce wagon fut expédié le ou vers le 5 septembre 1914, et que notre acheteur a pesé et chargé dans ce wagon 1446-40 boisseaux. Le propriétaire de ce wagon, M. Ivan Crosbie ne voulut pas laisser notre compagnie en faire elle-même l'expédition; il se chargea lui-même de ce soin et se fit remettre la feuille d'expédition; il nous paya nos frais de manipulation et nous signa une décharge de toute responsabilité, quant à l'avenir, concernant le poids et la classe du grain.

Nous n'entendimes plus parler de ce wagon jusqu'au 11 juin 1915,—c'est-à-dire neuf mois après—date à laquelle nous reçumes de M. Crosbie une lettre dont voici un extrait:—

> "J'ai chargé un wagon de blé l'automne dernier, par l'intermédiaire de votre élévateur, *et je l'ai expédié moi-même.* Lorsqu'il me fut payé, j'eus à subir une déduction de plus de 300 boisseaux sur la quantité que votre agent a Roulette y avait mise. Alors je réclamai auprès du chemin de fer G.-T.-P. après avoir obtenu de votre agent, un affidavit donné par lui, sur la quantité de blé chargée dans le wagon, lequel j'ai envoyé à cette compagnie."

Vous voudrez bien remarquer que M. Crosbie reconnait qu'il a pris possession du wagon au point d'expédition et qu'il l'a expédié lui-même, et que, lorsqu'il découvrit

qu'il y avait un déficit, il demanda et obtint de notre acheteur un affidavit et qu'ensuite il éleva une réclamation contre le chemin de fer. Vous observerez que, durant toute cette période, M. Crosbie n'a jamais rien réclamé à notre compagnie, qu'il entreprit, seul, de diriger ses propres affaires et que ce ne fut qu'après que le G.T.P. eût répudié toute responsabilité qu'il nous écrivit, le 11 juin. Nous lui répondimes que nous n'étions aucunement responsable de cette perte, et c'est alors qu'il confia ses intérêts à D. D. Campbell, qui ne fut pas plus heureux puisqu'il place aujourd'hui l'affaire entre vos mains.

Nous avons recherché quelle était la situation de notre élévateur de Roulette à la fin de 1914 et nous n'avons trouvé qu'un surplus de 29-40 boisseaux. Nous sommes, par conséquent, convaincus que notre acheteur a placé dans le wagon de M. Crosbie tout le grain qui lui appartenait; s'il en était autrement, nous aurions retrouvé un surplus égal au déficit dont se plaint ce dernier.

Nous estimons donc que lorsque vous aurez considéré tous les détails et les circonstances, vous admettrez que notre responsabilité ne saurait être engagée.

Bien à vous,

STANDARD ELEVATOR CO., LTD.
Par F.N.B.

3E PARTIE—COPIE DE LA DÉCHARGE DONT IL EST PARLÉ EN LA 2E PARTIE.

Formule n° 17. 17 septembre 1914.

Wagons expédiés à d'autres négociants.

STATION: ROULETTE. DATE: 8 septembre.

The Standard Elevator Co., Ltd., expédiant le wagon n° 114534, de la station de Roulette, à ma demande et selon mes instructions ou à la demande et selon les instructions d'autres maisons de commerce, je remets présentement à *The Standard Elevator Co., Ltd.,* tous les récépissés d'entrepôt en ma possession, représentant 1,446-30 boisseaux de blé, sur lequel j'ai payé tous les frais, droits et charges d'entreposage, s'élevant à $20.05 et j'accepte, par ces présentes, le grain dans le wagon et je décharge *The Standard Elevator Co., Ltd.,* de toute responsabilité ultérieure, quant au poids ou à la classe.

IVAN CROSBIE,
Expéditeur.

Témoin:
GEO. ANDERSON.

4E PARTIE.—AFFIDAVIT FAIT PAR L'AGENT DE STANDARE ELEVATOR COMPANY AU POINT D'EXPÉDITION.

Canada,
Province de la Saskatchewan,
Savoir:

Au sujet de la réclamation de Ivan Crosbie *versus* la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, pour perte de grain en transit.

Je, George Anderson, de la ville de Millville, dans la province de la Saskatchewan, déclare solennellement: Que je fus entreposeur pour *The Standard Elevator Co.* à la station de Roulette, Sask., du 1er septembre 1914 au 31 décembre 1914. Que le 4 septembre 1914, j'ai chargé dans le wagon n° 114534, Pacifique-Canadien du blé apparte-

nant à Ivan Crosbie, à concurrence de 1,446-30 boisseaux, que j'ai pesés au moyen de balances à trémie, par les vingt pesées dont voici le détail:

	Liv.		Liv.
1ère	4,340	11me	4,400
2me	4,380	12me	4,390
3me	4,540	13me	4,380
4me	4,380	14me	4,390
5me	4,370	15me	4,370
6me	4,370	16me	4,370
7me	4,380	17me	4,650
8me	4,380	18me	4,370
9me	4,400	19me	3,610
10me	4,360	20me	3,960
Total			86,790 liv.
			1,446–30 boiss.

Qu'après le chargement dudit wagon, le grain y contenu atteignait uniformément la ligne du grain depuis l'extrémité opposée au frein jusqu'au montant de la porte, qu'il était à environ trois pouces au-dessous de la ligne de grain, depuis l'extrémité où se trouve le frein jusqu'au cadre de la porte et enfin environ 18 pouces au-dessous de cette ligne dans l'espace entre les portes. Que ledit wagon fut remis dans cet état à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui en dressa le connaissement.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a même force et effet que si elle était faite sous serment, sous l'empire de la Loi de la Preuve en Canada.

Déclaré devant moi en la ville de Millville, en la province de la Saskatchewan, ce 5e jour de janvier 1915.

GEORGE ANDERSON.

L. TRUCKER,
Commissaire aux assermentations.

5E PARTIE.—AUDITION DE LA CAUSE.

Le Bureau a entendu cette cause, en la cité de Winnipeg, le mercredi 8 mars et a réservé jugement.

6E PARTIE.—DEMANDE DE RÉAUDITION.

WINNIPEG, MAN., 9 mars 1916.

Bureau de la Commission des Grains,
Winnipeg, Man.

Re *Iran Crosbie* vs *Standard Elevator Co.*

MESSIEURS,—Permettez-moi de demander à votre Bureau de reconsidérer la décision qu'il a rendue hier soir dans cette cause, et ce pour les motifs suivants:

1. Les récépissés d'entrepôt émis en vertu des dispositions de la Loi des Grains, garantissent la livraison du poids qu'ils constatent, à toute tête de ligne de la division ouest.

2. L'article 159, paragraphe 2, si je ne me trompe, est également très précis à cet égard.

3. M. Crosbie n'a pas été prévenu, lorsqu'il a placé son grain en entrepôt, que s'il désirait que son wagon fut consigné à une autre maison de commission, il devrait donner une décharge, relevant la compagnie d'élévateur de toute responsabilité ultérieure.

4. J'ai affirmé que j'étais prêt à prouver, en m'appuyant sur la déclaration assermentée de M. Anderson qui précise la hauteur qu'atteignait le chargement dans le wagon, que ce wagon ne pouvait pas contenir 1446-30 boisseaux, quantité figurant sur les récépissés d'entrepôt de M. Crosbie.

5. Je suis encore prêt à faire cette preuve de la manière suivante:

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

J'obtiendrai de *The Western Flour Mills Co.* qu'elle mette à votre disposition, sans aucuns frais pour la Commission, un wagon-type qui servira à faire l'expérience nécessaire.

2. Ce wagon sera chargé à une hauteur de 60 pouces, au lieu des 58 pouces spécifiés dans la déclaration solennelle de M. Anderson, en uniformisant ses trois différentes données.

3. Je permettrai que l'on emploie pour cette expérience du blé n° 1 du nord pesant de 60 à 65 livres au boisseau, au lieu de blé de 58 livres, poids attribué au blé de M. Crosbie, au déchargement du wagon à Winnipeg.

4. Si cette expérience est faite, elle démontrera péremptoirement qu'il était impossible de charger dans ce wagon 1,446-30 boissaeux et, par conséquent, que pour une cause quelconque, tout le blé de M. Crosbie n'y fut pas mis.

5. Qu'il résulte des faits ci-dessus que *The Standard Elevator Company,* a commis une violation flagrante de la Loi des Grains en demandant à M. Crosbie une décharge antérieurement à l'expédition de son grain, et que cette violation appelle une sanction.

M. Crosbie est excusable d'ignorer toutes les particularités de la Loi des Grains, mais une compagnie d'élévateur est sans excuse, et elle devrait être rappelée à la stricte exécution de ses devoirs et obligations.

J'invoquerai comme précédent la cause de J. B. Knotts *vs The Ogilvie Milling Co.,* qui est analogue; le wagon avait été chargé au moyen d'une manche qui puisait le grain dans la voiture du cultivateur et le déversait directement dans le wagon, lequel fut expédié à Woodward & Co.

La décision rendue dans cette cause est relatée dans les lettres ci-jointes.

Si votre Bureau consent à réouvrir la cause en question, je demanderais à messieurs les Commissaires d'assister à l'opération du chargement de 1,446-30 boisseaux dans un wagon, qui sera pratiquée à *The Western Flour Mills Co.,* mais s'il vous était impossible d'être présents, vous pourriez envoyer deux ou trois délégués et autoriser M. Adams, adjoint au peseur en chef, à peser le grain. Je désirerais aussi que M. Bell, de la compagnie *Standard Elevator* et son avocat y soient convoqués, afin qu'ils puissent constater *de visu* l'absurdité de l'argument qu'ils soutiennent.

Avant qu'il ne soit procédé à cette opération, j'affirme, sur ma réputation mise en jeu, qu'après avoir chargé dans le wagon la quantité de 1,446-30 boisseaux, même d'un blé plus lourd, la hauteur de la ligne de chargement sera plus rapprochée de 65 pouces que de 60 pouces.

Dans l'espoir que votre Bureau consentira à réouvrir cette importante cause, je demeure,

Votre bien dévoué,

D. D. CAMPBELL,
Agent de réclamations.

7E PARTIE—NOUVELLE AUDITION.

Cette cause fut entendue de nouveau à Winnipeg le 28 avril 1916, par la Commission qui réserva son jugement.

8E PARTIE—PREUVES FOURNIES.

La preuve offerte par D. D. Campbell, agent de M. Ivan Crosbie, prétend démontrer que l'agent, à Roulette, de *The Standard Elevator Company* n'a pas pu charger dans le wagon la quantité de grain mentionnée dans son affidavit, relaté à la quatrième partie.

Son argumentation est basée sur la contenance du wagon.

La Commission fit prendre les mesures de ce wagon par l'un de ses fonctionnaires à Fort-William, et voici ses dimensions exactes:

Longueur du wagon: 35 pieds 11¼ pouces et 35 pieds 11½ pouces.
Largeur du wagon: centre, 8 p. 6¾ pces; E.F., 8 p. 6 pces; E.O., 8 p. 6¼ pces.

Lignes du grain, extrémité du frein—			
Blé	5 pieds	4¾ pouces	Côté nord.
Lin	5 "	9¾ "	
Orge	6 "	9 "	
Blé	5 "	5 "	Côté sud.
Lin	5 "	10 "	
Orge	6 "	9 "	
Lignes du grain, extrémité opposée au frein—			
Blé	5 pieds	4¾ pouces	Côté sud.
Lin	5 "	9¾ "	
Orge	6 "	9 "	
Blé	5 "	5⅛ "	Côté nord.
Lin	5 "	10 "	
Orge	6 "	9 "	

Les dimensions réelles du wagon sont à peu près identiques à celles d'un wagon-type sur lesquelles M. Campbell base ses calculs.

9E PARTIE.—RAPPORT DU PESEUR EN CHEF.

La Commission ayant demandé à son peseur en chef de procéder à une investigation et d'exprimer ses vues, reçut de lui le rapport suivant:

FORT-WILLIAM, 24 avril 1916.

M. R. MAGILL,
Président du Bureau de la
Commission des Grains.
Fort-William, Ont.

Notre dossier: W-269.

Plainte de D. D. Campbell et Ivan Crosbie.

MONSIEUR,—Concernant le wagon du C.P.R. 114534, blé n° 3 du nord, venant de Roulette, Sask., déchargé à l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique le 14 septembre 1914.

Ce wagon de blé pesait, net, 65,800 livres.

Lors de son inspection à Winnipeg, le poids officiel, par boisseau, fut fixé à 58 livres, tandis que la hauteur du chargement était 10″-14″-12″ au-dessus de la ligne, laquelle correspond, pour un wagon d'une capacité de 80,000 livres, à une hauteur de 65 pouces, tandis que les mesures ci-dessus donneraient 53 pouces, ce qui est légèrement inférieur à la hauteur constatée lors du déchargement.

Le wagon est arrivé à l'élévateur avec tous ses sceaux intacts et sans aucune indication de fuite.

A la demande de M. Campbell, je me suis enquis du déchargement et du pesage du contenu du wagon, mais sans pouvoir trouver aucune explication de cet extraordinaire déficit.

Selon l'affidavit, l'agent de l'élévateur à Roulette a chargé 1,446-30 boisseaux, ou un poids total de 86,790 livres de blé dans le wagon n° 114534 et alors, le grain atteignait la ligne dans la partie du wagon opposée au frein—cette ligne étant à 65 pouces dans cette série de wagons—il était à environ trois pouces au-dessous de cette ligne, c'est-à-dire à 62 pouces, du côté du frein et à 18 pouces au-dessous, soit à 47 pouces, dans le centre. Ces mesures donnent une moyenne de 58 pouces de hautur pour l'ensemble du chargement; les dimensions intérieures du wagon étant 36′ par 8′ 6″, égaleraient 25½ pieds cubes par pouce de profondeur, et 58 pouces de profondeur égaleraient 1,479 pieds cubes de blé dans le wagon, au chargement.

Un boisseau mesuré contient 2,218 pouces cubes. Un pied cube vaut 1,728 pouces cubes.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Le blé pesant 58 livres par boisseau mesuré pèsera 45·18 livres par pied cube; 1,479 pieds cubes, à 45·18 livres par pied représenteraient 66·821 livres de chargement pour une hauteur de 58 pouces, ou environ 1,152 livres par pouce, au chargement. Le tassement au cours du trajet égale environ un pouce par pied ou 8½ pour 100, et cela donnerait 1,250 livres par pouce pour du blé de 58 livres arrivé à sa destination.

S'il avait été chargé dans ce wagon 86,790 livres de blé à 58 livres, la hauteur du chargement eut atteint environ 75 pouces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. WHITE,
Peseur en chef.

10E PARTIE—DÉCISION DU BUREAU.

Le Bureau de la Commission des Grains préfère n'exprimer aucune opinion au sujet de la décharge signée par le plaignant.

Toutefois, le Bureau croit que l'agent de *The Standard Elevator Co.*, à Roulette, n'a pas mis dans le wagon 1,446·30 boisseaux et, en conséquence, le Bureau de la Commission des Grains émet l'opinion que *The Standard Elevator Company* devrait indemniser le plaignant du déficit dont il se plaint.

ROBERT MAGILL,
Commissaire en chef.

Je concours,

J. P. JONES,
Commissaire.

W. D. STAPLES,
Commissaire.

Fort-William, 14 juin 1916.

PARTIE II—ORDRES émis par le Bureau de septembre 1915 au 31 août 1916.

Date.	Numéro de l'ordre.	Objet.
1916.		
15 mars.....	53	Relativement à l'enmagasinage du grain "sujet à classement et déduction" dans les élévateurs régionaux : Il est ordonné par le Bureau des Commissaires des Grains du Canada que les règles et règlements régissant l'entreposage "sujet à classement et déduction" soient suspendus à partir du 1er mai 1916. (2) Concernant les tarifs des élévateurs régionaux. Il est de plus, ordonné, que le tarif maximum pour recevoir, élever, nettoyer, assurer contre l'incendie, entreposer pendant les premiers quinze jours et charger dans les wagons sur la voie ne variera pas et restera à 1¾c. par boiss au. Toute compagnie a le droit d'adopter un tarif inférieur au prix ci-dessus, à l'unique condition que la réduction qu'elle consentira s'applique à la totalité de ses élévateurs, où les prix ne pourront être plus élevés que dans ses entrepôts.
11 juillet.....	54	Motivé par la négligence à répondre aux lettres du Bureau, relatives à des plaintes formelles, résultant de l'exhibit "A" ci-annexé. Il est ordonné que, au plus retard, le 8 juillet 1916, vous fournirez des explications satisfaisantes pour éviter la révocation immédiate de vos patentes.
1er août.....	55	Au sujet du dépôt au Bureau de la Commission du tarif des droits d'entreposage, de nettoyage et de manipulation du grain dans votre élévateur pendant la saison 1916-17, conformément aux articles 121, 127 et 139 de la loi des grains du Canada. Il est ordonné que vous opériez le dépôt de ce tarif, entre les mains des Commissaires, au plus tard le 1er septembre 1916.

IIIe PARTIE—SÉANCES du Bureau pendant l'année de récolte terminée le 31 août 1916

Date.	Localité.	—
1915.		
6 sept.	Montréal, Qué	Tarifs des élévateurs de l'est.
7 "	"	Enquête sur déficits dans les élévateurs de l'est.
23 "	Winnipeg, Man.	Révision des tarifs des élévateurs de tête de ligne, et aussi (*a*) classement des blés un et deux du nord contenant de la folle avoine; (*b*) distinctions et différences dans les tarifs des élévateurs régionaux.
20 oct.	"	(1) John McNeish *vs. Acme Grain Co.*
20 "	"	(2) John M. Bruce *vs. West. Can. Flour Mills.*
20 "	"	(3) Application *re* élévateurs démontables.
22 "	"	Examen des tarifs des élévateurs régionaux.
25 "	"	Conférence avec le Bureau des Types officiels au sujet de blé rejeté pour 2½ p.c. de folle avoine. Et aussi—(*a*) quantité d'humidité pour qualifier le blé coriace; (*b*) usage du mot "séché" sur les certificats.
18 nov.	"	Plainte d'une commission de la Bourse des grains de Winnipeg *re* expédition à l'élévateur du gouvernement de Saskatoon.
1916.		
1er fév.	Fort-William, Ont.	Déficit sur le steamer *Briton.*
30 "	Calgary, Alta.	Plainte de *Alberta Frs. Co-operative Elevator Co. re* wagons fournis hors de tour à l'élévateur de Rumsey, Alta.
30 "	"	Plainte de U.F.A *re* agissements de M. Tainter, de Taber, Alta.
30 "	"	D. S. Johnstone *vs.* Strong & Dowler.
7 mars	Winnipeg, Man.	Application de *John Deere Plow Co. re* élévateurs démontables.
"	"	Application du Conseil canadien de l'agriculture *re* Bureau d'appel permanent
7 "	"	Application de D. Morrison & Co. *re* négligence d'expéditeurs de grain acheté à terme.
7 "	"	Application de *Sask. Co-operative Elevator Co. re* abolition du billet "sujet à classement et déduction."
7 "	"	Tarifs des élévateurs régionaux.
8 "	"	A. Evenden *vs.* E. J. Bawlf & Co.
8 "	"	Ivan Crosbie *vs. Standard Elevator Co.*
8 "	"	Wm. Priekshat *vs.* Woodward & Co.
8 "	"	J. W. Pierce *vs. McCabe Elevator Co.*
8 "	"	Dr. Patrick *vs. Lake of the Woods Milling Co.*
8 "	"	D. W. Agnew *vs. Lake of the Woods Milling Co.*
8 "	"	J. W. Gourlay *vs. Grain Growers Grain Co.*
8 "	"	Ames *vs. State Elevator Co.*
8 "	"	Négligences de D. C. McDonald de Russell, Man.
10 "	Gilbert Plains, Man.	Plainte des cultivateurs sur la distribution des wagons dans cette localité.
23 "	Montréal, Qué.	Enquête sur surplus et déficits sur les navires aux élévateurs de l'est.
25 avril	Rush-Lake, Sask.	Plainte de J. M. Friesen.
27 "	Winnipeg, Man.	Application de *Sask. Co-operative Elevator Co. re* abolition du billet "sujet à classement et déduction."
22 mai	Fort-William, Ont.	Chargement du vapeur *Briton* à l'élévateur Western, Fort William.
1er juin	Assiniboine, Sask.	Plaintes *re* pesées aux élévateurs régionaux.
28 "	Strassburg, Sask.	Négligence de H. T. Hinchliffe.
18 juillet	Fort-William, Ont.	Application de la cité de Fort-William *re* projet de terminus commun.
26 "	Winnipeg, Man.	Application de *Sask. Co-operative Elevator Co. re* abolition du billet "sujet à classement et déduction,"
18 août	Grand-View, Sask.	Enquête *re* quais de chargement.
31 "	Winnipeg, Man.	Tarif des élévateurs de tête de ligne et régionaux: Règles et règlements pour les élévateurs régionaux et les élévateurs de traitement.

CHAPITRE IX.

RECETTES ET DÉPENSES.

DIVISION DE L'OUEST.

RELEVÉ des revenus et dépenses pour les années de récolte terminées le 31 août 1915 et 1916.

Division de l'Est.	1915.		1916.		Augmentation ou diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
(*a*) *Montréal*—					
Recettes—Droits d'inspection et de pesage, etc.		2,235 72		3,990 53	+ 1,754 81
Dépenses—Salaires	6,698 00		6,636 18		
Imprévues	1,741 09		1,659 21		
		8,439 09		8,295 39	− 143 70
Déficit		6,203 37		4,304 86	− 1,898 51
(*b*) *Toronto*—					
Recettes—Droits d'inspection et de pesage, etc.		2,405 21		2,792 15	+ 386 94
Dépenses—Salaires	4,100 00		4,324 92		
Imprévues	1,099 94		1,523 59		
		5,199 94		5,848 51	+ 648 57
Déficit		2,794 73		3,056 36	+ 261 63
Sommaire—					
Montréal—Déficit		6,203 37		4,304 86	− 1,898 51
Toronto—Déficit		2,794 73		3,056 36	− 261 63
Déficit total		8,998 10		7,361 22	− 1,636 88
Peterborough et Kingston—Bur. fermés					

Division de l'Ouest.	1915.		1916.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
(*c*) *Calgary*—					
Recettes—Droits d'inspection	3,246 00		4,182 00		
Droits de pesage	2,943 10		2,969 75		
Échantillons vendus, etc.	65 60		47 51		
		6,254 70			7,199 26
Dépenses—Salaires d'inspection	4,550 50		6,240 00		
Salaires de pesage	2,855 50		3,811 50		
Loyer	396 60		798 00		
Diverses	1,007 07		1,550 66		
		8,809 67			12,400 16
Déficit		2,554 97			5,200 90
(*d*) *Duluth*—					
Recettes—Droits d'inspection	1,628 55		6,728 10		
Surestaries	129 14		209 70		
		1,757 79			
Divers			4 10		
					8,941 90
Dépenses—Salaires	5,064 50		6,609 40		
Diverses	54 69		427 89		
		5,119 19			7,037 29
Déficit		3,361 40			
Surplus					1,904 61

RELEVÉ des revenus et dépenses pour les années de récolte terminées, etc.—*Suite.*

Division de l'Ouest.	1915.		1916.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
(e) *Moose Jaw*—				
Recettes—Droits d'inspection	2,616 00		4,679 00	
Droits de pesage	1,336 50		2,198 40	
		3,952 50		6,877 40
Dépenses—Salaires (Inspection et pesage)	3,413 00		5,084 95	
—Diverses	212 94	3,625 94	50 75	5,135 70
Surplus		326 56		1,741 70
(f) *Saskatoon*—				
Recettes—Droits d'inspection	1,266 50		6,782 00	
Droits de pesage	1,365 90		3,809 70	
		2,632 40		10,591 70
Dépense—Salaires (Inspection et pesage)	2,833 00		4,997 00	
—Diverses	312 34		190 81	
		3,145 34		5,187 81
Déficit		512 94		
Surplus				5,403 89
(g) *Medicine Hat*—				
Recettes—Droits d'inspection	900 00		960 50	
Droits de pesage	600 00		410 15	
Ajustements	16 80		1,364 90	
		1,516 80		2,735 55
Dépenses—Salaires	1,500 00		2,703 10	
—Diverses	16 80		32 45	
		1,516 80		2,735 55
(h) *Vancouver*—				
Recettes—Droits de pesage	2,220 00		2,220 00	
Ajustements	4 00		8 00	
		2,224 00		2,228 00
Dépenses—Salaires	2,220 00		2,220 00	
—Diverses	4 00		8 00	
		2,224 00		2,228 00
i) *Keewatin*—				
Recettes—Droits de pesage		1,238 50		1,454 00
Dépenses—Salaires	1,080 00		1,080 00	
—Diverses	7 00		9 75	
		1,087 00		1,089 75
Surplus		151 50		364 25
(j) *Kenora*—				
Recettes—Droits de pesage	547 50		1,327 50	1,327 50
Ajustements	551 30			
		1,098 80		
Dépenses—Salaires	1,080 00		1,080 00	
—Diverses	18 80		14 50	
		1,098 80		1,094 50
Surplus				233 00
(k) *Fort William*—				
Recettes—Droits d'inspection	59,525 00		190,209 50	
Droits de pesage	66,299 70		204,787 80	
Surestaries	4,180 26		16,800 56	
Echantillons vendus	1,448 79		2,183 30	
Diverses			6 85	
		131,453 75		413,988 01

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ des revenus et dépenses pour les années de récolte terminées, etc—*Suite.*

Division de l'ouest.	1915.		1916.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses—Salaires, inspection	92,055 62		126,158 80	
Salaires, pesage	64,561 85		98,157 86	
Loyer, inspection	.....		6,000 00	
Loyer, pesage	6,200 00		1,247 00	
Diverses, inspection	.....		3,931 52	
Diverses, pesage	3,681 38		1,734 99	
		166,498 85		237,230 17
Surplus	.....	.....	.....	176,757 84
Déficit	.....	35,045 10		
(*l*) *Winnipeg*—				
Recettes—Droits d'inspection	54,388 00		165,358 50	
Droits de pesage	6,609 70		11,199 05	
Échantillons vendus	5,780 98		12,104 94	
Surestaries	.....		713 75	
Diverses	152 70		175 95	
		66,931 38		189,552 19
Dépenses—Salaires, inspection	95,028 65		131,259 09	
Salaires, pesage	11,948 25		12,538 05	
Loyer	12,680 52		12,901 38	
Diverses	6,964 53		9,936 60	
		126,621 95		166,635 12
Surplus	.....	.....	.....	22,917 07
Déficit	.....	59,690 57		
(*m*) *Edmonton*—				
Recettes—Droits de pesage	300 00		.....	
Dépenses—Salaires, pesage	300 00		.....	

RELEVÉ des revenus et dépenses pour les années de récolte terminées, etc.—*Suite.*

Division de l'ouest.	1915.		1916.		Augmentation ou diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes—					
Droits d'inspection	123,570 15		380,899 60		
Droits de pesage	83,160 90	.....	230,676 35		
Échantillons vendus	7,295 37		14,335 75		
Surestaries	4,462 10		17,724 01		
Patentes accordées	15,795 00		17,900 00		
Droits d'enregistrement	8,945 94		29,822 12		
Ajustements, Vancouver et Medicine Hat	572 10		1,372 90		
Diverses	69 00		186 90		
		243,870 56		692,917 63	+449,04707
Dépenses —					
Salaires (inspection et pesage)	288,190 87		402,239 75		
Diverses (inspection et pesage)	31,556 67		38,834 30		
Salaires inspecteurs-voyageurs)	7,920 00		6,249 84		
Imprévues (inspecteurs.voyageurs)	2,663 82		3,445 89		
Salaires (secrét. des bur. d'expertises	1,050 00		1,050 00		
Sal.(sec. du b. des étalons des grains)	200 00		200 00		
Salaires (bureaux d'enregistrement)	10,959 92		12,007 32		
Imprévues (buf. d'enregistrement	1,717 38		1,779 95		
Assurances contre les accid. (toutes les équipes trav. hors des bureaux)	.....		575 00		
Dépenses, séances du bureau des étalons des grains	.....		956 38		
Patentes remboursées	25 00		.....		
		344,283 66		467,338 43	+123,254 77
Déficit	.....	100,413 10			
Surplus	.....	.....	.....	225,579 20	
Bur. de la commiss. des grains, salaires.	37,555 90		42,460 60		
Dépenses imprévues et de voyage	14,056 83		11,110 15		
		51,612 73		53,570 75	+ 1,958 02

RÉSUMÉ.

Déficit, division de l'est	9,230 12		7,361 22		
Déficit, division de l'ouest	100,413 10		.....		
Surplus, division de l'ouest	.....		.....	225,579 20	
Déficit, bur. de la commission des grains	51,612 73		53,570 75		
		161,255 95		60,931 97	
				164,647 23	
Surplus 1915-16	.....		.....	.....	
Déficit 1914-15	161,255 95				
Déficit 1913-14	9,541 81				
Déficit 1912-13	14,218 39				

CHAPITRE X.

RAPPORT DE M. C. D. HOWE, INGÉNIEUR EN CHEF.

Au Bureau de la Commission des Grains,—

MESSIEURS,—

ÉLÉVATEUR DE VANCOUVER.

L'élévateur de la commission à Vancouver, C.B., a été terminé durant l'année et a reçu son premier wagon de grain le 1er juin 1916. Cet élévateur peut contenir 1,250,000 boisseaux de grain et peut décharger 18 wagons à l'heure. Son agencement pour le chargement des navires lui permet de charger 60,000 boisseaux à l'heure. Il est construit sur un emplacement dépendant du bassin du gouvernement à Burrard Inlet, C.B., et possède des galeries qui lui permettent de charger des navires des deux côtés du bassin. Quatre vaisseaux océaniques peuvent être chargés de grain simultanément par cet élévateur.

Il existe une annexe distincte pour l'ensachement du grain où 4,000 boisseaux à l'heure peuvent être mis en sac. Comme résultat d'une entente intervenue avec le ministère des Travaux publics un système de courroies de transmission est installé le long des longrines de la toiture des hangars à marchandises de façon à ce que le grain mis en sac puisse être enlevé du local où se pratique cette opération et transporté dans tout endroit quelconque du hangar à marchandises, à portée des élingues de chargement des navires. Cette installation n'est pas encore complétée, le hangar à marchandises venant à peine d'être terminé. Son achèvement complètera la totalité des travaux actuellement autorisés pour cet élévateur.

ÉLÉVATEUR DE MOOSEJAW.

Durant l'année, il a été préparé un plan avec profil des travaux à faire pour relier l'élévateur de Moosejaw aux voies ferrées du Grand-Tronc-Pacifique. Ces travaux ont été faits par le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique aux frais du ministère du Commerce. Un plan d'expropriation des terrains nécessaires à l'assiette des voies nouvelles a été préparé par ce département. Votre ingénieur en chef a été autorisé par le ministère dont il relève à acheter tout le terrain nécessaire qu'il pourrait acquérir au prix de $2 par pied de front. Il s'est mis en relations, par correspondance, avec tous les propriétaires intéressés et a réussi à acheter à l'amiable plus de la moitié du terrain de cet embranchement. Après que nous aurons la certitude de l'inutilité de nos efforts pour acquérir le surplus amiablement, nous en ferons fixer le prix par la cour de l'Echiquier du Dominion.

ÉLÉVATEUR DE SASKATOON.

Des négociations se sont continuées pendant toute l'année pour l'acquisition des terrains indispensables à la construction d'un embranchement devant mettre en communication l'élévateur de Saskatoon avec les réseaux du Grand-Tronc-Pacifique et du *Canadian-Northern*. Nous avons dû traiter avec une vingtaine de propriétaires. L'entente fut facile avec tous, sauf l'un d'entr'eux et, récemment celui-ci s'est déterminé à conclure un arrangement. On dresse actuellement les contrats qui transfèreront à la Couronne la propriété de ces terrains. Le prix d'achat, qui s'élève à $5,500 a déjà été avancé et sera payé aux ayant droits au fur et à mesure de la signature des contrats de vente.

L'eau s'est infiltrée dans le sous-sol de l'élévateur de Saskatoon et a causé beaucoup d'ennuis jusqu'à l'installation d'un système de drainage, qui a donné d'excellents résultats, les infiltrations d'eau ayant, depuis lors, complètement cessé.

ÉLÉVATEUR DE CALGARY.

Au cours de l'année, il a été procédé à un échange de terrains entre la cité de Calgary et la Couronne. Par cet échange, la cité a loué à la Couronne, pour une durée de 99 ans un accès direct au site de l'élévateur, tandis que la Couronne a loué à la cité, pour semblable durée de 99 ans, une bande de terrain de 33 pieds de largeur pour y faire circuler les tramways de la cité. Les documents constatant cet échange ont été régulièrement dressés.

ÉLÉVATEUR DE PORT-NELSON.

Le ministère des Chemins de fer et Canaux a donné avis que le chemin de fer de la Baie-d'Hudson atteindra Port-Nelson en 1917 et que les fondations sur pilotis de l'élévateur de la commission en cette localité seront faites durant la saison de 1917. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a fourni à ce ministère les plans du nouvel emplacement des quais et de leurs abords, ainsi que les données nécessaires pour permettre l'érection de l'élévateur. Les plans modifiés des fondations de cet élévateur projeté sont en cours d'exécution; ils seront remis au ministère des Chemins de fer et Canaux en temps utile pour lui permettre de construire ces fondations durant la saison de 1917.

Les plans de cet élévateur ont été partiellement préparés par *the Canadian Stewart Company,* mais ils sont devenus sans valeur, étant donné que les changements survenus dans l'emplacement et la disposition des bâtiments des docks ne permettent plus de s'en servir. Les plans que l'on prépare maintenant pourvoient à des dimensions permettant la manipulation de 500,000 boisseaux; il pourra y être ajouté telle capacité d'entreposage que les circonstances exigeront.

GÉNÉRALITÉS.

L'ingénieur en chef prépare, de concert avec le gérant général des élévateurs du gouvernement, une brochure expliquant les méthodes de construction et d'exploitation des élévateurs du gouvernement et comment le grain des cultivateurs y est entreposé et manipulé. Cette brochure est préparée par ordre du Bureau; elle servira de réclame aux élévateurs du gouvernement.

MEMORANDUM

SUR LES PROGRÈS ET LE BUT ACTUEL DES TRAVAUX DU LABORATOIRE DE RECHERCHES DE WINNIPEG, CONSACRÉ AUX GRAINS.

Problèmes soulevés par le classement du grain.

Le laboratoire vient de terminer un grand nombre d'expériences minutieuses concernant les qualités meunière et boulangère du blé, accomplies sur des échantillons prélevés sur trois récoltes successives. Ces échantillons comprennent le type étalon et le type moyen de chaque année et un grand nombre d'autres échantillons individuels de toutes classes, provenant de différentes localités. Des expériences de cette nature auront pour résultat de fournir des informations précises et sûres qui permettront à la Commission de déterminer la valeur relative des diverses classes de blé et les caractéristiques des qualités meunière et boulangère du grain cultivé dans des endroits différents. De plus, un grand nombre d'autres expériences ont été faites dans le but de découvrir la valeur comparative de certaines variétés de blé, spécialement de celles connues sous les noms de "Marquis" et "Fyfe." Le blé que l'on récolte maintenant dans les provinces de l'ouest diffère sensiblement de celui que produisaient les mêmes régions il y a quelques années, ce qui est dû principalement à l'introduction de variétés nouvelles; par conséquent, il était fort important de connaître et d'apprécier exactement les effets produits par ces types nouveaux sur les qualités meunière et boulangère du blé.

Les travaux du laboratoire actuellement en cours d'exécution comprennent la recherche de l'effet individuel de certains facteurs qui obligent à classer le grain dans une catégorie inférieure à celle à laquelle il peut prétendre, ainsi que la recherche de l'effet produit par la présence de grains verts ou n'ayant pas atteint la maturité, de grains pâlis ou éprouvés par les intempéries, légèrement mordus par la gelée, etc. Par exemple, l'inspecteur classifie comme n° 3 du nord du blé contenant une minime proportion de grains pâlis ou touchés par la gelée; la question posée est de savoir dans quelle mesure la présence de ces grains défectueux affecte réellement les qualités meunière et boulangère du blé et si la défaveur jetée sur ce blé pour cette cause est vraiment justifiée. Le laboratoire s'efforce de donner des réponses catégoriques à toutes ces questions.

Un autre problème que le laboratoire se propose d'étudier l'été prochain est relatif à la meilleure méthode commerciale de séchage du blé humide et racorni. A l'heure actuelle, tout grain n° 1 racorni ne peut être mis dans une classe plus élevée que le n° 3, mais il y a de bonnes raisons de croire qu'il est possible de faire sécher ce grain d'une manière telle qu'il ne perdrait rien de ses qualités meunière et boulangère et, par conséquent, pourrait être maintenu dans sa classe normale. Le problème de la détermination des meilleurs moyens à employer pour le séchage commercial du grain humide et racorni et de la valeur comparée, pour la minoterie, du grain avant et après le séchage, est maintenant à l'étude au laboratoire.

D'autre part, l'inspecteur en chef a envoyé au laboratoire, périodiquement, des échantillons de grain présentant des caractéristiques étranges qui font naître un doute sur la classe à attribuer à ce blé. Ces échantillons ont été moulus et convertis en pain,

puis renvoyés à l'inspecteur pour éclairer son jugement quant au classement à opérer, dans ces cas et dans les cas similaires qui pourront se présenter à l'avenir.

D'autres problèmes, relatifs au classement du lin ont également été étudiés par le laboratoire et sont à peu près résolus. Les résultats de ces recherches fourniront une base certaine pour établir la valeur comparative des différentes classes définies par la Loi des Grains du Canada, fournissant ainsi un élément rationnel pour décider si le présent système de classement du lin est équitable ou non.

L'aperçu qui vient d'être donné des travaux du laboratoire touchant au classement des grains indique la nature des problèmes à résoudre et l'application pratique des résultats obtenus. Chaque année, des échantillons de grain présentant des particularités inattendues, sont soumis à l'inspection, et c'est le laboratoire qui fournit les informations nécessaires à leur classement. La récolte de cette année a été particulièrement anormale, à cause de la grande quantité de blé rouillé et le laboratoire a pu fournir à l'inspecteur en chef tous les renseignements utiles sur la valeur de ce blé rouillé. Dans chaque cas, un échantillon du blé qui fait l'objet d'une expérience est conservé, en même temps qu'il est gardé trace de la décision de l'inspecteur en chef, ce qui établit un précédent et donne un guide pour les cas similaires futurs. En envoyant ces échantillons aux différents points d'inspection, accompagnés par la décision de l'inspecteur, on facilitera l'uniformité dans le classement. La Commission a pris des mesures pour que cette manière de faire soit suivie à l'avenir.

Un autre résultat des travaux du laboratoire, résultat plus important et d'un caractère durable, c'est que ses travaux serviront de fondement aux bases scientifiques sur lesquelles reposeront les futurs amendements à la Loi des Grains du Canada. Les expériences faites au laboratoire ont surabondamment démontré qu'en maintes circonstances, le classement n'est ni juste ni équitable, non pas par la faute de l'inspection, mais parce que la loi est défectueuse. Le chimiste informe la Commission que le classement, tel qu'il est actuellement défini, ne tient pas suffisamment compte des qualités meunière et boulangère du grain, et qu'il est, par conséquent, plus ou moins arbitraire. Lorsque le laboratoire aura fonctionné pendant assez longtemps pour colliger des données en quantité suffisante, les résultats acquis fourniront les éléments des modifications à apporter à la loi, pour supprimer ses inconséquences et son illogisme, de telle sorte que les méthodes de classement soient plus scientifiques et plus équitables qu'elles ne le sont actuellement.

Un nouvel exemple de l'application pratique des résultats obtenus au laboratoire, réside dans le fait que le Bureau des types officiels a demandé au laboratoire, par l'intermédiaire de la Commission des Grains, de faire chaque année, aussitôt après la récolte, des expériences de mouture et de panification, dont les résultats seraient utilisés comme base pour la fixation de nouveaux étalons pour les types commerciaux. De la sorte, l'œuvre du laboratoire serait de la plus grande importance et fournirait le moyen de classer les blés inférieurs selon leur valeur réelle.

Mais, pour que ces expériences puissent être mises à profit par le Bureau des types officiels, il est absolument essentiel que leurs résultats soient connus sans délai, aussitôt après les premiers battages de blé, afin qu'aucun retard ne se produise dans la fixation des types officiels. D'autres part, c'est la saison de l'année qui présente la meilleure opportunité d'étudier le problème de l'humidité et si ce travail doit s'accomplir simultanément avec celui dont il vient d'être parlé, une augmentation du personnel est absolument nécessaire. Si l'on décidait de suspendre temporairement l'étude des problèmes de l'humidité, selon toute vraisemblance, la plupart du travail déjà accompli serait en pure perte, la continuité des données recueillies étant un facteur essentiel du succès de l'investigation.

Problèmes relatifs à l'humidité du grain.

Le laboratoire a déjà fait un grand nombre d'expériences préliminaires, dans le but d'obtenir des données précises pour la solution des problèmes relatifs à l'humidité du grain. Il a dû, d'abord, vérifier le degré d'exactitude avec lequel il est possible de

déterminer l'humidité du grain et de rechercher et faire connaître les meilleures méthodes à employer à cette fin. Les recherches effectuées ont démontré que les appareils employés pour indiquer le degré d'humidité du grain, aux bureaux de l'inspection, étaient peu sûrs; on les a donc remplacés par d'autres appareils sur lesquels on peut compter. Des essais répétés ont demontré que ces instruments, lorsqu'ils sont intelligemment manipulés, sont très sûrs et fournissent des indications précises et uniformes à tous les points d'inspection. Ces machines ont été placées actuellement dans les bureaux d'inspection de Montréal, de Fort-William, de Port-Arthur, de Winnipeg, de Moose-Jaw, de Saskatoon et de Calgary, et la direction des essais a été confiée au chimiste, qui a été rendu responsable de l'exactitude des résultats. La pratique a démontré qu'il est absolument nécessaire d'inspecter périodiquement l'appareil et la marche des opérations, dans le but de s'assurer que les instruments sont manipulés avec soin et que les mêmes résultats, précis et uniformes, sont obtenus dans tous les bureaux d'inspection; cette surveillance entre dans les attributions régulières du laboratoire. Des expériences ont été également faites durant les mois d'été, pour s'assurer des qualités de conservation, dans les wagons et en transit, du grain humide, à des degrés divers. Ces expériences ont été limitées à des wagons en route pour Fort-William et Port-Arthur; elles ont donné des informations utiles, mais néanmoins insuffisantes, pour décider avec certitude quelle quantité d'humidité le grain peut supporter sans danger. Des dispositions ont été prises pour continuer ces expériences l'été prochain, sur une plus grande échelle et avec des instruments perfectionnés.

Le chimiste prépare un rapport envisageant la possibilité d'installer des thermomètres électriques dans les compartiments à grain, à Port-Arthur, dans le but de déterminer le pourcentage maximum d'humidité que les différentes classes de grain peuvent supporter sans crainte de détérioration, et le coût probable de cette installation. Lorsque des données suffisantes auront été recueillies à ce sujet, il sera possible de connaître exactement la quantité d'humidité tolérable avant que le grain ne soit qualifié coriace.

L'application pratique de ce travail est indiquée par le bref aperçu que nous en donnons ici. Aucune application des résultats de l'humidité ne peut être actuellement faite avec précision et certitude, car les données recueillies jusqu'ici sont fragmentaires et incomplètes. Nous devons aussi ajouter que, eu égard à la grande complexité des problèmes posés et des multiples facteurs à considérer, un grand nombre d'expériences minutieuses, nécessitant l'emploi d'appareils délicats et coûteux, doivent être entreprises avant qu'une réponse catégorique puisse être donnée aux nombreuses questions soulevées par la présence d'une humidité excessive dans le grain, mais ce n'est qu'à l'aide de travaux de cette nature que l'on peut espérer les solutionner.

A cet égard, il est utile d'appeler l'attention sur le projet de loi du gouvernement des Etats-Unis, pourvoyant à l'inspection et au classement du blé, dans laquelle un pourcentage déterminé d'humidité, pour chaque classe, a été prévu en remplacement de l'ancienne méthode de distinguer le blé coriace d'avec le blé des types réguliers par la simple impression du toucher, qui est la pratique actuellement usitée au Canada. Cette décision a été prise à la suite de recherches scientifiques poursuivies durant un grand nombre d'années, selon des procédés similaires à ceux que propose notre laboratoire. Les nouvelles classes que l'on projette d'établir sont basées sur les résultats de plusieurs milliers d'essais, relatifs à la mouture et à la panification, auxquels le gouvernement des Etats-Unis a fait procéder pendant plus de dix ans. Si nous devons continuer en ce pays le système d'inspection, l'ancienne et arbitraire méthode de classement du grain devra faire place à quelque moyen plus rationnel, basé sur les résultats d'investigations scientifiques.

Rien n'est épargné pour répandre et diffuser les résultats des travaux du laboratoire parmi tous ceux qui sont intéressés, d'une manière quelconque, au commerce du grain. Ce qui démontre que ces efforts n'ont pas été infructueux, c'est le grand nombre de commentaires auxquels les rapports du laboratoire publiés jusqu'ici ont donné lieu.

RELEVÉ des arrivages des différentes espèces de grain, dans les

Port.	Elévateur.	Espèce de grain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
			Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1-A.—Elévateurs appartenant au gouvernement et exploités par le ministère des Chemins de fer et Canaux.						
Halifax	Intercolonial Ry. Co.	Blé	.....	.....	.....	.....
		Avoine	.....	.....	.....	.....
		Orge	.....	.....	.....	.....
		Lin	.....	.....	.....	.....
Port Colborne	Elévateur du gouvern.	Blé	920,800	5,272,320	2,154,025	914,515
		Avoine	.....	541,937	28,525	1,181,414
		Orge	41,085	2,079	38,308	.....
		Lin	8,920	.....	.....	.....
Total	N° 1-A	Blé	920,800	5,272,320	2,154,025	914,515
		Avoine	.....	541,937	28,525	1,181,414
		Orge	41,085	2,079	38,308	.....
		Lin	8,920	.....	.....	.....
1-B.—Par la Commission du Havre.						
Montréal	Comm. du Havre n° 1	Blé	285,088	3,279,896	1,693,552	27,411
		Avoine	.....	.....	41,262	.....
		Orge	21,216	177,958	21,557	.....
		Lin	.....	.....	.....	.....
Montréal	Comm. du Havre n° 2	Blé	1,216,089	3,210,310	1,021,039	366,902
		Avoine	24,861	305,975	860,705	1,104,559
		Orge	39,815	298,694	251,209	18,879
		Lin	24,993	19,685	.....	.....
Québec	Comm. du Havre	Blé	.....	.....	.....	.....
		Avoine	.....	12,513	2,865	8,380
		Orge	.....	.....	.....	.....
		Lin	.....	.....	.....	.....
Total	N° 1-B	Blé	1,501,177	6,490,206	2,714,591	394,313
		Avoine	24,861	318,488	904,832	1,112,939
		Orge	61,031	476,652	272,766	18,879
		Lin	24,993	19,685	.....	.....
2.—Par les compagnies de chemin de fer.						
Port-McNicoll	Canadian Pacific Ry.	Blé	1,115,074	3,635,632	3,104,218	4,149,017
		Avoine	131,377	452,397	2,502,462	1,347,296
		Orge	57,367	188,741	105,670	176,665
		Lin	3,473	53,065	8,388	23,921
Tiffin	G.T.R. Terminal	Blé	310,805	3,306,076	2,237,789	944,295
		Avoine	.....	259,183	1,653,361	753,904
		Orge	.....	90,197	250,787	142,950
		Lin	.....	.....	.....	26,439
West St. John	Canadian Pacific Ry.	Blé	.....	201,728	266,399	1,881,767
		Avoine	.....	.....	497,035	815,286
		Orge	.....	.....	.....	171,683
		Lin	.....	.....	.....	.....
Depot Harbour	Grand Trunk	Blé	.....	442,931	109,767	975,644
		Avoine	.....	.....	.....	100,000
		Orge	.....	.....	.....	115,043
		Lin	.....	.....	.....	.....
Total	No. 2	Blé	1,425,879	7,586,367	5,628,173	7,950,723
		Avoine	131,377	711,580	4,652,858	3,016,486
		Orge	57,367	278,938	356,457	606,341
		Lin	3,473	53,065	8,388	50,360

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

DICE A.

élévateurs publics de l'est, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
316,008	45,077	49,893	59,332	220,408	29,329	.....	.....	720,047
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1,621,256	2,805,432	1,567,048	1,298,049	16,553,445
.....	.....	.....	.....	800,882	1,290,518	1,024,159	537,679	5,405,114
.....	.....	.....	.....	210,156	58,204	24,980	.....	374,812
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,920
316,008	45,077	49,893	59,332	1,841,664	2,834,761	1,567,048	1,298,049	17,273,492
.....	.....	.....	.....	800,882	1,290,518	1,024,159	537,679	5,405,114
.....	.....	.....	.....	210,156	58,204	24,980	.....	374,812
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,920
.....	.....	19,342	607,893	1,701,565	1,659,912	675,748	767,648	10,718,055
.....	.....	.....	.....	984,958	515,507	842,997	1,923,216	4,307,940
.....	.....	.....	.....	324,284	241,346	143,646	383,685	1,313,692
.....	.....	.....	.....	44,408	15,991	24,242	.....	84,641
75,803	327,895	720,822	1,732,867	3,797,784	3,588,143	2,800,595	3,754,755	22,613,004
341,590	258,532	321,731	1,468,051	318,998	1,474,312	1,443,891	2,419,663	10,342,868
2,132	111,598	1,375	1,703	16,637	63,899	358,402	232,816	1,397,159
.....	.....	.....	.....	25,332	.....	.....	.....	70,010
20,208	62,364	29,764	526,186	271,352	3,398	173,826	.....	1,087,098
1,791	33,551	7,276	68,449	48,070	15,519	399,030	115,763	713,207
527	5,194	.....	1,378	5,420	.....	.....	.....	12,519
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
96,011	390,259	769,928	2,866,946	5,770,701	5,251,453	3,650,169	4,522,403	34,418,157
343,381	292,083	329,007	1,536,500	1,352,026	2,005,338	2,685,918	4,458,642	15,364,015
2,659	116,792	1,375	3,081	346,341	305,245	502,048	616,501	2,723,370
.....	.....	.....	.....	69,740	15,991	24,242	.....	154,651
.....	.....	.....	314,990	3,535,753	1,946,711	3,682,015	3,237,477	24,630,887
.....	364,756	551,677	472,300	1,138,498	1,532,809	1,861,795	345,829	10,701,196
.....	.....	.....	.....	81,671	107,041	156,259	308,301	1,181,715
.....	.....	.....	.....	29,974	40,973	.....	.....	159,794
.....	.....	.....	773,803	2,590,343	2,399,029	685,205	1,899,051	15,146,402
.....	.....	296,581	491,197	297,849	491,065	891,303	1,042,207	6,176,650
.....	.....	.....	.....	426,444	303,627	.....	.....	1,214,005
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,439
1,464,759	996,427	1,931,520	2,281,512	1,308,906	34,453	50,285	65,540	10,483,296
483,166	622,540	613,950	320,413	273,889	1,893	.....	.....	3,628,172
252,262	49,362	42,737	36,129	1,344	.....	.....	.....	553,517
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1,020,741	1,870,762	666,062	108,000	5,193,907
.....	.....	.....	.....	348,143	.....	38,870	.....	487,013
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115,043
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,464,759	996,427	1,931,520	3,370,311	8,455,743	6,250,955	5,083,567	5,310,068	55,454,492
483,166	987,296	1,462,208	1,283,910	2,058,379	2,025,767	2,791,968	1,388,036	20,993,031
252,262	49,362	42,737	36,129	509,459	410,668	156,259	308,301	3,064,280
.....	.....	.....	.....	29,974	40,973	.....	.....	186,233

RELEVÉ des arrivages des différentes espèces de grain, dans les

Port.	Elévateur.	Espèce de grain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
3.—Appartenant aux chemins de fer et loués à d'autres compagnies.						
Collingwood	Collingwood Elev. Co.	Blé				
		Avoine				
		Orge				
		Lin				
Total	No. 3	Blé				
		Avoine				
		Orge				
		Lin				
4.—Appartenant à des compagnies faisant le commerce du grain et exploités par elle.						
Midland	Aberdeen Elev. Co.	Blé		622,733	676,803	205,766
		Avoine			933,502	
		Orge			48,427	
		Lin				
Goderich	Goderich Elev. and Tr. Co.	Blé	302,407	1,178,178	1,043,932	1,116,116
		Avoine			180,243	137,619
		Orge		28,081	26,400	106,745
		Lin	42,576	34,029	37,416	
Goderich	Western Can. F. M. Co.	Blé	90,325	513,535	525,222	527,040
		Avoine			27,576	
		Orge				
		Lin				
Midland	Midland Elev. Co.	Blé			328,177	172,850
		Avoine			152,459	636,182
		Orge				281,202
		Lin				
Kingston	J. Richardson & Sons.	Blé	3,986		3,160	19,621
		Avoine	73,613	288,762	710,860	537,900
		Orge			1,371	
		Lin				
Port Colborne	Maple Leaf Mlg. Co.	Blé	272,774	1,459,665	1,619,289	1,467,235
		Avoine				
		Orge	9,875			
		Lin				
Total	No. 4	Blé	669,492	3,774,111	4,196,583	3,508,628
		Avoine	73,613	288,762	2,004,640	1,311,701
		Orge	9,875	20,081	76,198	387,947
		Lin	42,576	34,029	37,416	
5.—Appartenant à des compagnies ne faisant pas le commerce du grain et exploités par elle.						
Kingston	Montreal Trans. Co.	Blé		198,881		
		Avoine			246,582	
		Orge				
		Lin				
Prescott	Prescott Terminal Co.	Blé		41,469		
		Avoine				
		Orge				
		Lin				
Montréal	Montreal Warehousing Co.	Blé	403,782	1,169,013	945,435	1,100
		Avoine	8,547	178,457	1,064,743	812,252
		Orge			41,006	
		Lin	58,870	41,594		17,308
Total	No. 5	Blé	403,782	1,409,363	945,435	1,100
		Avoine	8,547	179,457	1,311,325	812,252
		Orge			41,006	
		Lin	58,870	41,594		17,308

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

élévateurs publics de l'est, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916—*Suite.*

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	426,677	995,914	234,947	170,893	494,737	3,828,470
.....	138,025	.....	167,940	539,554	795,736	23,661	204,249	2,802,667
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,427
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	137,870	.....	.....	1,304,998	1,489,406	807,693	1,075,099	8,455,699
.....	.....	.....	.....	.....	544,433	437,868	617,454	1,917,617
.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,362	105,308	320,896
.....	.....	.....	.....	36,821	29,000	19,514	40,000	239,356
.....	.....	.....	87,751	257,323	400,657	147,379	129,080	2,678,312
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78,837	106,413
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	929,633	396,691	103,538	106,798	2,037,687
.....	.....	.....	.....	.....	199,852	.....	.....	988,493
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	281,202
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15,829	1,376	6,559	3,515	.....	4,996	82	.....	59,124
41,529	135,643	40,705	22,605	38,124	152,740	157,096	67,217	2,266,794
.....	.....	.....	1,248	.....	.....	.....	.....	2,619
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
257,691	228,558	229,263	106,159	451,287	1,762,078	555,200	257,981	8,667,180
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,875
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
273,520	367,804	235,822	624,102	3,939,155	4,288,775	1,784,785	2,063,695	25,726,472
41,529	273,668	40,705	190,545	577,678	1,692,761	618,625	967,757	8,081,984
.....	.....	.....	1,248	.....	.....	54,362	105,308	663,019
.....	.....	.....	.....	36,821	29,000	19,514	40,000	239,356
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	219,854	86,879	505,614
.....	.....	.....	.....	.....	.....	122,419	.....	369,001
.....	.....	.....	.....	.....	.....	74,903	.....	74,903
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,469
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,203	259,080	317,028	625,854	1,964,656	2,789,585	1,551,413	1,841,227	11,872,376
31,429	47,376	54,970	227,075	662,227	1,069,145	366,382	1,368,559	5,891,162
2,833	.....	.....	1,054	164,434	205,320	118,295	111,550	644,492
.....	.....	.....	.....	64,989	68,735	25,013	.....	276,509
4,203	259,080	317,028	625,854	1,964,656	2,789,585	1,771,267	1,928,106	12,419,459
31,429	47,376	54,970	227,075	662,227	1,069,145	488,801	1,368,559	6,260,163
2,833	.....	.....	1,054	164,434	205,320	193,198	111,550	719,395
.....	.....	.....	.....	64,989	68,735	25,013	.....	276,509

RELEVÉ des arrivages des différentes espèces de grain, dans les

Port.	Elévateur.	Espèce de grain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
			Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Résumé—						
Total	N° 1-A	Blé	920,800	5,272,320	2,154,025	914,515
		Avoine	.....	541,937	28,525	1,181,414
		Orge	41,085	2,079	38,308	.....
		Lin	8,920	.....	.....	.....
Total	N° 1-B	Blé	1,501,177	6,490,206	2,714,591	394,313
		Avoine	24,861	318,488	904,832	1,112,939
		Orge	61,031	476,652	272,766	18,879
		Lin	24,993	19,685	.....	.....
Total	N° 2	Blé	1,425,879	7,586,367	5,628,173	7,950,723
		Avoine	131,377	711,580	4,652,858	3,016,486
		Orge	57,367	278,938	356,457	606,341
		Lin	3,473	53,065	8,388	50,360
Total	N° 3	Blé	.....	.....	.....	.....
		Avoine	.....	.....	.....	.....
		Orge	.....	.....	.....	.....
		Lin	.....	.....	.....	.....
Total	N° 4	Blé	669,492	3,774,111	4,196,583	3,508,628
		Avoine	73,613	288,762	2,004,640	1,311,701
		Orge	9,875	28,081	76,198	387,947
		Lin	42,576	34,029	37,416	.....
Total	N° 5	Blé	403,782	1,409,363	945,435	1,100
		Avoine	8,547	178,457	1,311,325	812,252
		Orge	.....	.....	41,006	.....
		Lin	58,870	41,594	.....	17,308
Grands totaux		Blé	4,921,130	24,532,367	15,638,807	12,769,279
		Avoine	238,398	2,039,224	8,902,180	7,434,792
		Orge	169,358	785,750	784,735	1,013,167
		Lin	138,832	148,373	45,804	67,668

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

élévateurs publics de l'est, dn 1er septembre 1915 au 31 août 1916. – *Fin.*

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
316,008	45,077	49,893	59,332	1,841,664	2,834,761	1,567,048	1,298,049	17,273,492
.....	.....	.....	.....	800,882	1,290,518	1,024,159	537,679	5,405,114
.....	.....	.....	.....	210,156	58,204	24,980	.....	374,812
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,920
96,011	390,259	769,928	2,866,946	5,770,701	5,251,453	3,650,169	4,522,403	34,418,157
343,381	292,083	329,007	1,536,500	1,352,026	2,005,338	2,685,918	4,458,642	15,364,015
2,659	116,792	1,375	3,081	346,341	305,245	502,048	616,501	2,723,370
.....	.....	.....	.....	69,740	15,991	24,242	.....	154,651
1,464,759	996,427	1,931,520	3,370,311	8,455,743	6,250,955	5,083,567	5,310,068	55,454,492
483,166	987,296	1,462,208	1,283,910	2,058,379	2,025,767	2,791,968	1,388,036	20,993,031
252,262	49,362	42,737	36,129	509,459	410,668	156,259	308,301	3,064,280
.....	.....	.....	.....	29,974	40,973	.....	.....	186,233
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
273,520	367,804	235,822	624,102	3,939,155	4,288,775	1,784,785	2,063,695	25,726,472
41,529	273,668	40,705	190,545	577,678	1,692,761	618,625	967,757	8,081,984
.....	.....	.....	1,248	.....	.....	54,362	105,308	663,019
.....	.....	.....	.....	36,821	29,000	19,514	40,000	239,356
4,203	259,080	317,028	625,854	1,964,656	2,789,585	1,771,267	1,928,106	12,419,459
31,429	47,276	54,970	227,075	662,227	1,069,145	488,801	1,368,559	6,260,163
2,833	.....	.....	1,054	164,434	205,320	193,198	111,550	719,395
.....	.....	.....	.....	64,989	68,735	25,013	.....	276,509
2,154,501	2,058,647	3,304,191	7,546,544	21,971,919	21,415,529	13,856,836	15,122,321	145,292,072
899,505	1,600,423	1,886,890	3,238,030	5,451,192	8,083,529	7,609,471	8,720,673	56,104,307
257,754	166,154	44,112	41,511	1,230,390	979,437	930,847	1,141,660	7,544,876
.....	.....	.....	.....	201,524	154,699	68,769	40,000	865,669

RELEVÉ des expéditions faites par les élévateurs publics,

Localité.	Lacs ou rail.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Par le ministère des Chemins de fer et Canaux.					
Port-Colborne (gouv. canadien)	Lacs	810,166	4,850,522	2,723,379	156,321
	Rail	35,783	5,000	152,450	384,782
Total		845,949	4,855,522	2,875,829	541,103
Halifax	Lacs				
	Rail				
Total					
Total	Lacs	810,166	4,850,522	2,723,379	156,321
Total	Rail	35,783	5,000	152,450	384,782
Total n° 1-A		845,949	4,855,522	2,875,829	541,103
Par la Commission du Hâvre.					
Montréal (1)	Lacs	397,048	2,206,082	2,089,507	95,658
	Rail		1,079	1,214	170,217
Total		397,048	2,207,161	2,090,721	265,875
Montréal (2)	Lacs	1,182,781	2,987,252	2,206,547	15,059
	Rail	276,075	86,688	553,147	896,531
Total		1,458,856	3,073,940	2,759,694	911,590
Québec	Lacs				
	Rail	7,961	7,014	8,364	
Total		7,961	7,014	8,364	
Total	Lacs	1,579,829	5,193,334	4,296,054	110,717
Total	Rail	284,036	94,781	562,725	1,066,748
Total n° 1-B		1,863,865	5,288,115	4,858,779	1,177,465
Appartenant aux compagnies de chemin de fer et exploités par elles.					
Port-McNicoll	Lacs				
	Rail	2,069,716	4,196,215	3,492,500	3,902,978
Total		2,069,716	4,196,215	3,492,500	3,902,978
Tiffin	Lacs				
	Rail	312,805	2,800,851	2,934,756	1,991,067
Total		312,805	2,800,851	2,934,756	1,991,067
St-Jean-ouest	Lacs		192,492	452,106	2,883,830
	Rail				
Total			192,492	452,106	2,883,830
Depot-Harbour	Lacs				
	Rail		485,181		744,892
Total			485,181		744,892
Total	Lacs		192,492	452,106	2,883,830
Total	Rail	2,382,521	7,482,247	6,427,256	6,638,937
Total n° 2		2,382,521	7,674,739	6,879,362	9,522,767

par lacs et par rail, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	.....	.....	.....	1,123,751	2,545,903	1,291,484	1,910,465	15,411,991
498,062	527,140	414,263	551,630	420,502	1,207,701	532,895	673,489	5,403,697
498,062	527,140	414,263	551,630	1,544,253	3,754,604	1,824,379	2,583,954	20,815,688
202,530	120,106	64,352	50,995	224,835	57,229	.....	.....	720,047
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
202,530	120,106	64,352	50,995	224,835	57,229	.....	.....	720,047
202,530	120,106	64,352	50,995	1,348,586	2,603,132	1,291,484	1,910,465	16,132,038
498,062	527,140	414,263	551,630	420,502	1,207,701	532,895	673,489	5,403,697
700,592	647,246	478,615	602,625	1,769,088	3,810,833	1,824,379	2,583,954	21,535,735
.....	.....	.....	.....	1,030,587	2,789,844	2,302,296	1,640,758	12,551,780
.....	293,673	465,752	.....	18,666	366,665	736,551	771,721	2,825,538
.....	293,673	465,752	.....	1,049,253	3,156,509	3,038,847	2,412,479	15,377,318
.....	.....	.....	.....	2,940,958	4,007,130	4,998,957	4,488,736	22,827,420
124,775	974,693	1,545,617	1,936,874	1,107,774	919,744	801,403	894,912	10,118,233
124,775	974,693	1,545,617	1,936,874	4,048,732	4,926,874	5,800,360	5,383,648	32,945,653
.....	.....	.....	.....	208,237	254,214	496,445	6,790	965,686
6,382	.....	6,763	2,906	12,461	25,000	5,000	29,586	111,437
6,382	.....	6,763	2,906	220,698	279,214	501,445	36,376	1,077,123
.....	.....	.....	.....	4,179,782	7,051,188	7,797,698	6,136,284	36,344,886
131,157	1,268,366	2,018,132	1,939,780	1,138,901	1,311,409	1,542,954	1,696,219	13,055,208
131,157	1,268,366	2,018,132	1,939,780	5,318,683	8,362,597	9,340,652	7,832,503	49,400,094
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,061,651	494,969	738,788	1,767,105	2,551,998	4,502,961	3,542,233	5,971,576	35,292,690
2,061,651	494,969	738,788	1,767,105	2,551,998	4,502,961	3,542,233	5,971,576	35,292,690
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
209,040	458,471	753,573	1,005,445	2,042,514	3,895,938	2,207,681	1,412,505	20,023,646
209,040	458,471	752,573	1,005,445	2,042,514	3,895,938	2,207,681	1,412,505	20,023,646
1,172,706	2,214,081	2,951,332	2,741,174	977,909	899,152	58,811	64,000	14,607,593
.....	.....	.....	.....	.....	1,680	.....	.....	1,680
1,172,706	2,214,081	2,951,332	2,741,174	977,909	900,832	58,811	64,000	14,609,273
.....	.....	.....	.....	.....	.....	444,376	.....	444,376
268,360	232,315	54,886	.....	1,367,944	1,440,854	286,934	439,658	5,321,024
268,360	232,315	54,886	.....	1,367,944	1,440,854	731,310	439,658	5,765,400
1,172,706	2,214,081	2,951,332	2,741,174	977,909	899,152	503,187	64,000	15,051,969
2,539,051	1,185,755	1,546,247	2,772,550	5,962,456	9,841,433	6,036,848	7,823,739	60,639,040
3,711,757	3,399,836	4,497,579	5,513,724	6,940,365	10,740,585	6,540,035	7,887,739	75,691,009

RELEVÉ des expéditions faites par les élévateurs publics,

Localité.	Lacs ou rail.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Appartenant aux chemins de fer et loué à d'autres compagnies.					
Collingwood	Lacs				
	Rail				
Total					
Total	Lacs				
Total	Rail				
Total N° 3					
Appartenant à des compagnies faisant le commerce du grain et exploités par elles.					
Goderich (G. E. & T. Co.)	Lacs				15,930
	Rail	345,093	973,628	993,953	964,140
Total		345,093	973,628	993,953	980,070
Goderich (W. C. F. M. Co.)	Lacs				
	Rail	65,154	398,500	250,861	453,261
Total		65,154	398,500	250,861	453,261
Kingston (J. R. & Sons)	Lacs	46,604	192,800	616,262	73,733
	Rail	4,985	46,080	35,707	519,914
Total		51,589	238,880	651,969	593,647
Midland (A. Elev. Co.)	Lacs				
	Rail	1,400	403,678	1,370,286	335,274
Total		1,400	403,678	1,370,286	335,274
Midland (M. E. Co.)	Lacs				
	Rail			117,847	924,065
Total				117,847	924,065
Port.Colborne (M. L. M. Co.)	Lacs	56,494	297,000		
	Rail	126,260	948,955	1,020,497	1,114,834
Total		182,754	1,245,955	1,020,497	1,114,834
Total	Lacs	103,098	489,800	616,262	89,663
Total	Rail	542,892	2,770,841	3,789,151	4,311,488
Total N° 4		645,990	3,260,641	4,405,413	4,401,151
Appartenant à des compagnies ne faisant pas le commerce du grain et exploités par elles.					
Kingston (M. Tran. Co.)	Lacs		198,881	40,000	206,581
	Rail				
Total			198,881	40,000	206,581
Montréal (M. W'H's'g Co.)	Lacs	403,782	733,721	1,534,930	4,875
	Rail	92,249	184,618	154,753	599,491
Total		496,031	918,339	1,689,683	604,366

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

par lacs et par rail, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.—*Suite.*

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,930
229,655	246,955	473,016	116,856	823,200	1,954,627	1,379,624	1,560,209	10,060,956
229,655	246,955	473,016	116,856	823,200	1,954,627	1,379,624	1,560,209	10,076,886
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
246,885	153,548	33,362	29,509	280,981	301,077	194,120	262,416	2,669,674
246,885	153,548	33,362	29,509	280,981	301,077	194,120	262,416	2,669,674
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160,127	1,089,526
68,123	197,843	59,043	20,509	30,009	139,539	42,246	30,210	1,194,208
68,123	197,843	59,043	20,509	30,009	139,539	42,246	190,337	2,283,734
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16,500	105,735	360,431	329,918	1,054,270	788,660	999,060	348,427	6,113,639
16,500	105,735	360,431	329,918	1,054,270	788,660	999,060	348,427	6,113,639
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
309,460	4,223	84,754	52,200	609,631	531,971	449,986	116,445	3,200,582
309,460	4,223	84,754	52,200	609,631	531,971	449,986	116,445	3,200,582
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	353,494
739,897	293,754	616,313	367,678	360,094	936,649	417,648	797,013	7,739,592
739,897	293,754	616,313	367,678	360,094	936,649	417,648	797,013	8,093,086
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160,127	1,458,950
1,610,520	1,002,058	1,626,919	916,670	3,158,185	4,652,523	3,482,684	3,114,720	30,978,651
1,610,520	1,002,058	1,626,919	916,670	3,158,185	4,652,523	3,482,684	3,274,847	32,437,601
.....	.....	.....	.....	.....	.....	219,854	258,264	923,580
.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,992	.....	24,992
.....	.....	.....	.....	.....	.....	244,846	258,264	948,572
.....	.....	.....	.....	1,908,739	4,214,601	2,021,864	2,391,587	13,214,099
21,673	191,600	673,119	892,814	211,052	570,730	406,331	469,150	4,467,580
21,673	191,600	673,119	892,814	2,119,791	4,785,331	2,428,195	2,860,737	17,681,679

RELEVÉ des expéditions faites par les élévateurs publics

Endroit.	Lacs ou rail.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
Appartenant à des compagnies ne faisant pas le commerce des grains et exploités par elles.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Prescott	Lacs		41,469		
	Rail				
Total			41,469		
Total	Lacs	403,782	974,071	1,574,930	211,456
Total	Rail	92,249	184,618	154,753	599,491
Total n° 5		496,031	1,158,689	1,729,683	810,947
Summary.					
N° 1-A	Lacs	810,166	4,850,522	2,723,379	156,321
	Rail	35,783	5,000	152,450	384,782
Total		845,949	4,855,522	2,875,829	541,103
No. 1-B	Lacs	1,579,829	5,193,334	4,296,054	110,717
	Rail	284,036	94,781	562,725	1,066,748
Total		1,863,865	5,288,115	4,858,779	1,177,465
No. 2	Lacs		192,492	452,106	2,883,830
	Rail	2,382,521	7,482,247	6,427,256	6,638,937
Total		2,382,521	7,674,739	6,879,362	9,522,767
No. 3	Lacs				
	Rail				
Total					
No. 4	Lacs	103,098	489,800	616,262	89,663
	Rail	542,892	2,770,841	3,789,151	4,311,488
Total		645,990	3,260,641	4,405,413	4,401,151
No. 5	Lacs	403,782	974,071	1,574,930	211,456
	Rail	92,249	184,618	154,753	599,491
Total		496,031	1,158,689	1,729,683	810,947
Total	Lacs	2,896,875	11,700,219	9,662,731	3,451,987
Total	Rail	3,337,481	10,537,487	11,086,335	13,001,446
Grand total		6,234,356	22,237,706	20,749,066	16,453,433

par lacs et par rail, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.—*Fin.*

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,469
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,469
.....	.....	.....	.....	1,908,739	4,214,601	2,241,718	2,649,851	14,179,148
21,673	191,600	673,119	892,814	211,052	570,730	431,323	469,150	4,492,572
21,673	191,600	673,119	892,814	2,119,791	4,785,331	2,673,041	3,119,001	18,671,720
202,530	120,106	64,352	50,995	1,348,586	2,603,132	1,291,484	1,910,465	16,132,038
498,062	527,140	414,263	551,630	420,502	1,207,701	532,895	673,489	5,403,697
700,592	647,246	478,615	602,625	1,769,088	3,810,833	1,824,379	2,583,954	21,535,735
.....	.....	.....	.....	4,179,782	7,051,188	7,797,698	6,136,284	36,344,886
131,157	1,268,366	2,018,132	1,939,780	1,138,901	1,311,409	1,542,954	1,696,219	13,055,208
131,157	1,268,366	2,018,132	1,939,780	5,318,683	8,362,597	9,340,652	7,832,503	49,400,094
1,172,706	2,214,081	2,951,332	2,741,174	977,909	899,152	503,187	64,000	15,051,969
2,539,051	1,185,755	1,546,247	2,772,550	5,962,456	9,841,433	6,036,848	7,823,739	60,639,040
3,711,757	3,399,836	4,497,579	5,513,724	6,940,365	10,740,585	6,540,035	7,887,739	75,691,009
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160,127	1,458,950
1,610,520	1,002,058	1,626,919	916,670	3,158,185	4,652,523	3,482,684	3,114,720	30,978,651
1,610,520	1,002,053	1,626,919	916,670	3,158,185	4,652,523	3,482,684	3,274,847	32,437,601
.....	.....	.....	.....	1,908,739	4,214,601	2,241,718	2,649,851	14,179,148
21,673	191,600	673,119	892,814	211,052	570,730	431,323	469,150	4,492,572
21,673	191,600	673,119	892,814	2,119,791	4,785,331	2,673,041	3,119,001	18,671,720
1,375,236	2,334,187	3,015,684	2,792,169	8,415,016	14,768,073	11,834,087	10,920,727	83,166,991
4,800,463	4,174,960	6,278,680	7,073,444	10,891,096	17,583,796	12,026,704	13,777,317	114,569,209
6,175,699	6,509,147	9,294,364	9,865,613	19,306,112	32,351,869	23,860,791	24,698,044	197,736,200

RELEVÉ des arrivages et des expéditions, pour Fort-William et Port-Arthur, séparément, pendant l'année de récolte 1915-16.
(1er septembre 1915 au 31 août 1916.)

	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Épeautre.	Rejeté, grain mélangé.
	Boiss. net.	Boiss. net.	Boiss. net.	Boiss. net.	Boiss. net.	Boiss. net.	Liv. net.
ARRIVAGES.							
Élévateurs de tête de ligne—Fort-William	189,432,904	46,780,413	5,446,597	2,926,007	5,911	515	17,155,849
Port-Arthur	77,664,324	26,288,963	4,048,960	2,108,534	1,779	.....	9,706,017
Élévateurs de traitement—Fort-William	13,124,115	5,758,989	345,265	22,353	1,288	.....	7,802,620
Port-Arthur	5,813,410	1,752,337	475,481	2,954	.....	.....	3,103,500
Totaux—Fort-William	202,557,019	52,539,402	5,791,862	2,948,360	7,199	515	24,958,469
Port-Arthur	83,477,734	28,041,301	4,524,441	2,111,488	1,779	.....	12,809,517
Grand total	286,034,753	80,580,703	10,316,303	5,059,848	8,978	515	37,767,986
EXPÉDITIONS.							
Élévateurs de tête de ligne—Fort-William—Lacs	167,210,289	36,943,736	4,656,104	2,735,261	.....	.....	1,240,879
Rail	13,116,442	7,521,894	382,609	245,215	5,396	.....	5,195,365
Port-Arthur—Lacs	67,517,589	21,971,177	3,582,313	1,838,319	.....	.....	718,694
Rail	5,180,832	2,484,428	235,156	269,305	.....	.....	2,528,998
Élévateurs de traitement—Fort-William—Lacs	11,050,554	554,002	412,910	.....	.....	.....	.....
Rail	3,188,765	4,428,676	241,417	1,141	.....	.....	1,022,580
Port-Arthur—Lacs	11,127,109	787,063	387,831	.....	.....	.....	.....
Rail	907,927	540,500	27,289	694	.....	.....	230,280
Totaux—Fort-William—Lacs	178,260,843	37,497,738	5,069,014	2,735,261	.....	.....	1,240,879
Rail	16,305,207	11,950,570	624,026	246,356	5,396	.....	6,217,945
Port-Arthur—Lacs	78,644,698	22,758,240	3,970,144	1,838,319	.....	.....	718,694
Rail	6,088,759	3,024,928	262,445	269,999	.....	.....	2,759,278
Totaux, lacs et rail—Fort-William	194,566,050	49,448,308	5,693,040	2,981,617	5,396	.....	7,458,824
Port-Arthur	84,733,457	25,783,168	4,232,589	2,108,318	.....	.....	3,477,972
Grand total	279,299,507	75,231,476	9,925,629	5,089,935	5,396	.....	10,936,796

Déductions sur wagons reçus aux élévateurs de tête de ligne, année de récolte 1915-16, (du 1er septembre 1915 au 31 août 1916).

Elévateur.	Blé.		Avoine.		Orge.		Lin.	
	Nombre de wagons	Quantité totale.	Nombre de wagons	Quantité totale.	Nombre de wagons	Quantité totale.	Nombre de wagons	Quantité totale.
		Boiss.		Boiss.		Boiss.		Boiss.
C. P. R.	22,647½	298,327-40	3,448½	.....	1,057	10,431-26	.....	.....
Empire	10,615½	218,233-30	1,762	.....	338½	2,253-00	701	72,484-30
Consolidated	15,818½	339,089-00	1,666	97-02	263	2,963-26	455	54,573-09
Ogilvie's	13,846	285,529-30	666½	.....	282	2,295-10	.....	.....
Western Terminal	19,527	398,857-50	1,814	1,328-08	150	1,671-31	792½	98,457-55
Grain Growers'	16,460	310,500-30	2,580½	.....	480	5,828-02	.....	.....
Fort-William	14,712	256,112-20	3,364½	897-24	366½	3,669-22	146⅓	13,940-36
Eastern Terminal	9,086½	163,443-00	1,625	558-08	303	2,116-16	.....	.....
G. T. P.	24,897	393,755-10	5,476	.....	511	4,343-29	340⅓	35,943-14
Canadian Northern	37,260½	570,932-10	7,988	1,411-06	1,991½	16,870-40	563⅔	60,062-37
Thunder Bay	10,357½	156,068-10	1,389½	44-04	370	2,931-38	198½	20,861-23
Horn & Co.	1,114	48,278-50	351½	2,656-31	152½	1,246-26	657½	99,759-11
Canadian Government	21,602½	340,531-00	3,767½	398-28	552½	3,915-05	472½	50,598-34
Grands totaux	217,944½	3,879,658-40	35,899½	7,392-09	6,817½	60,536-31	4,327½	506,681-25

Déduction moyenne par wagon.

Blé	17·8	boisseaux.
Avoine	·2	"
Orge	8·9	"
Lin	117·1	"

RELEVÉ donnant le total des arrivages et expéditions de chaque sorte de grain aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, avec résumé des arrivages par chemin de fer, année de récolte 1915-16.

1—Arrivages de blé et d'avoine.

Elévateur.	ARRIVAGES DE L'OUEST.			TRANSFERTS.			TOTAL DES ARRIVAGES.		
	Nombre de wagons.	Boisseaux nets.	Diminution.	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Diminution.	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Diminution.
			Boiss.			Boiss.			Boiss.
Blé—									
Can. Pac. Ry. Co.	22,647½	29,606,744-00	398,327-40	278	365,962-10	71-00	22,925½	29,972,706-10	398,398-40
Empire	10,615½	14,044,000-20	218,233-30	473	591,067-10	584-10	11,088½	14,635,067-30	218,817-40
Consolidated	15,818½	21,126,839-00	339,089-00	137	172,236-40	27-00	15,955½	21,299,075-40	339,116-00
Ogilvie's	13,846	18,183,927-00	285,529-30	164	203,012-00	32-10	14,010	18,386,939-00	285,561-40
Western Terminal	19,527	25,747,638-00	398,857-50	109	280,539-50	29-00	19,636	26,028,178-10	398,886-50
Grain Growers'	16,460	21,592,342-40	310,500-30	411	516,085-00	1,559-20	16,871	22,108,427-40	312,059-50
Fort William	14,712	19,383,714-50	256,112-20	28	39,187-50	83-00	14,740	19,422,902-40	256,195-20
Eastern Terminal	9,086½	12,003,133-40	163,443-00	85	101,451-50	43-00	9,171½	12,104,585-30	163,486-00
G. T. P. Term. Elev. Co.	24,897	27,744,564-00	393,755-10	43	48,091-30	.....	24,940	27,792,655-30	393,755-10
Canadian Northern	37,260½	40,122,973-40	570,932-10	1,519	1,617,157-50	879-00	38,779½	41,740,131-30	571,811-10
Thunder Bay	10,357½	11,240,716-30	156,068-10	10	62,097-40	.....	10,367½	11,302,814-10	156,068-10
Horn & Co.	1,114	1,327,731-50	48,278-50	13	10,465-20	420-40	1,127	1,338,197-10	48,699-30
Canadian Government	21,602½	24,972,901-40	340,531-00	516	686,658-50	537-50	22,118½	25,659,560-30	341,068-50
Total	217,944½	267,097,227-30	3,879,658-40	3,786	4,694,013-40	4,266-10	221,730½	271,791,241-10	3,883,924-50
Avoine—									
Can. Pac. Ry. Co.	3,448½	7,307,692-02	.....	28	57,006-26	.....	3,476½	7,364,698-28	.....
Empire	1,762	3,610,512-22	.....	265	548,448-28	.....	2,027	4,158,961-16	.....
Consolidated	1,666	3,587,207-27	97-02	31	60,767-12	.....	1,697	3,647,975-05	97-02
Ogilvie's	666½	1,407,744-04	.....	2	3,872-22	.....	668½	1,411,616-20	.....
Western Terminal	1,814	3,854,286-16	1,328-08	3	5,293-28	.....	1,817	3,859,580-10	1,328-08
Grain Growers'	2,580½	5,556,219-04	.....	.....	.....	.....	2,580½	5,556,219-04	.....
Fort William	3,364½	7,205,735-19	897-24	5	10,522-02	.....	3,369½	7,216,257-21	897-24
Eastern Terminal	1,625	3,494,562-02	558-08	.....	.....	.....	1,625	3,494,562-02	558-08
G. T. P. Term. Elev. Co.	5,476	10,756,453-02	.....	.....	706-26	.....	5,476	10,757,159-28	.....
Canadian Northern	7,988	15,424,647-00	1,411-06	130	245,233-28	.....	8,118	15,669,880-28	1,411-06
Thunder Bay	1,389½	2,701,605-00	44-04	.....	.....	.....	1,389½	2,701,605-00	44-04
Horn & Co.	351½	679,290-27	2,656-31	3	10,732-06	70-10	354½	690,022-33	2,727-07
Canadian Government	3,767½	7,483,420-20	398-28	21	40,330-10	.....	3,788½	7,523,750-30	398-28
Total	35,899½	73,069,376-09	7,392-09	488	982,914-15	70-10	36,387½	74,052,290-24	7,462-19

RELEVÉ donnant le total des arrivages et expéditions de chaque sorte de grain aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, avec résumé des arrivages par chemin de fer, année de récolte 1915 1916—*Suite.*

2. Expéditions de blé et d'avoine.

Elévateur.	EXPÉDITIONS PAR NAVIRES		EXPÉDITIONS PAR VOIE FERRÉE		TRANSFERTS.		TOTAL DES EXPÉDITIONS.	
	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.
		Boiss.		Boiss.		Boiss.		Boiss.
Blé—								
Canadian Pacific Railway Co.	26,002,462-50	4,879-10	1,450,924-10	1,790-20	1,750,813-20	96-20	29,204,200-20	6,765-50
Empire	12,447,212-50	1,309,40	995,831-	833-	910,246-30	55-	14,353,290-20	2,197-40
Consolidated	19,073,236-40	1,626,10	1,244,566-50	167-20	616,309-40	.....	20,934,113-10	1,793-30
Ogilvie's	13,612,984-20	1,332-30	3,531,731-50	43-30	520,032-50	26-10	17,664,749-	1,402-10
Western Terminal	24,350,843-	.....	1,076,970-	308-20	182,219-20	.....	25,610,032-20	308-20
Grain Growers'	19,946,318-30	.....	934,528-50	113-20	1,019,656-50	38-20	21,900,504-10	151-40
Fort William	18,099,925-20	742-	946,254-40	77-50	536,225-00	30-00	19,582,405-00	849-50
Eastern Terminal	9,638,293-00	1,774-30	873,576-30	646-50	1,322,495-20	25-20	11,834,364-50	2,446-40
Grand Trunk Pacific Term. Elev. Co.	24,039,012-40	.....	2,062,057-50	11-00	1,068,145-30	.....	27,169,216-00	11-00
Canadian Northern	35,961,856-00	8,514-50	2,219,448-50	1,055-10	2,077,760-20	155-10	40,259,065-10	9,725-10
Thunder Bay	9,136,836-40	1,279-00	938,652-20	64-40	869,973-10	.....	10,945,462-10	1,343-40
Horn & Co.	684,700-20	561-40	325,974-30	727-10	90,090-30	.....	1,100,765-20	1,288-50
Canadian Government	21,734,196-30	2,348-30	1,606,756-50	903-20	1,725,544-10	.....	25,156,497-30	3,251-50
Total	234,727,878-40	24,362-00	18,297,274-10	6,741-50	12,689,512-30	426-20	265,714,665-20	31,536-10
Avoine—								
Canadian Pacific Railway Co.	5,047,402-06	.....	1,541,734-06	.....	183,602-23	.....	6,772,739-01	.....
Empire	3,320,131-00	.....	577,742-09	.....	71,177-00	.....	3,969,050-09	.....
Consolidated	2,850,294-09	.....	503,014-08	.....	29,140-18	.....	3,382,449-01	.....
Ogilvie's	821,733-03	.....	427,686-29	.....	29,763-28	.....	1,279,183-26	.....
Western Terminal	3,039,618-22	.....	531,462-32	.....	45,819-06	.....	3,616,900-26	.....
Grain Growers'	4,234,063-23	.....	1,043,649-21	.....	31,021-16	.....	5,308,734-26	.....
Fort William	6,398,245-11	.....	734,294-17	.....	52,834-14	.....	7,185,374-08	.....
Eastern Terminal	2,616,962-14	.....	610,089-22	.....	41,085-00	.....	3,268,137-02	.....
Grand Trunk Pacific Term. Elev. Co.	8,615,285-14	.....	1,552,220-03	.....	96,651-10	.....	10,264,156-27	.....
Canadian Northern	13,143,913-04	.....	1,203,220-25	.....	189,667-12	.....	14,536,801-07	.....
Thunder Bay	2,191,639-33	.....	323,021-09	.....	26,095-24	.....	2,540,756-32	.....
Horn & Co.	323,693-33	.....	249,120-10	.....	31,386-18	.....	604,200-27	.....
Canadian Government	6,311,930-24	.....	709,066-17	.....	152,283-27	.....	7,173,281-00	.....
Total	58,914,913-26	.....	10,006,323-04	.....	980,528-26	.....	69,901,765 22-	.....

RELEVÉ donnant le total des arrivages et expéditions de chaque sorte de grain aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, avec résumé des arrivages par chemin de fer, année de récolte 1915-1916—*Suite.*

3. Arrivages d'orge, de lin, de seigle, d'épeautre et de grain mélangé rejeté.

Elévateur.	ARRIVAGES DE L'OUEST.			TRANSFERTS.			TOTAL DES ARRIVAGES.		
	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Diminution.	Nombre de wagons	Boissaux nets.	Diminution.	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Diminution.
			Boiss.			Boiss.			Boiss.
Orge—									
Canadian Pacific Railway Co	1,057	1,557,642-16	10,431,26	30	44,393-46	.....	1,087	1,602,036-14	10,431-26
Empire	338½	496,823-34	2,253-00	14	20,252-24	.....	352½	517,076-10	2,253-00
Consolidated	263	390,801-42	2,963-26	.....	.....	.....	263	390,801-42	2,963-26
Ogilvie's	282	422,008-38	2,295-10	.....	.....	.....	282	422,008-38	2,295-10
Western Terminal	150	222,235-39	1,671-31	.....	.....	.....	150	222,235-39	1,671-31
Grain Growers'	480	698,652-14	5,828-02	.....	.....	.....	480	698,652-14	5,828-02
Fort William	366½	539,410-43	3,669-22	.....	.....	.....	366½	539,410-43	3,669-22
Eastern Terminal	303	442,995-16	2,116-16	5	8,016-22	.....	308	451,011-38	2,116-16
Grand Trunk Terminal Pacific Elevator Co	511	676,026-12	4,343-29	.....	.....	.....	511	676,026-12	4,343-29
Canadian Northern	1,991½	2,590,655-42	16,870-40	106	145,836-32	.....	2,097½	2,736,492-26	16,870-40
Thunder Bay	370	489,775-34	1,931-38	.....	.....	.....	370	489,775-34	2,931-38
Horn & Co	152½	209,360-40	1,246-26	.....	42-40	.....	152½	209,403-32	1,246-26
Canadian Government	552½	759,167-29	3,915-05	35	50,633-32	33-30	587½	809,801-13	3,948-35
Total	6,817½	9,495,557-15	60,536-31	190	269,176-04	33-30	7,007½	9,764,733-19	60,570-13
Lin—									
Can. Pacific Railway Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Empire	701	855,871-24	72,484-30	7	8,984-02	245-05	708	864,855-26	72,729-35
Consolidated	455	551,939-32	54,573-09	3	2,533-37	.....	458	554,473-13	54,573-09
Western Terminal	792½	975,100-06	98,457-55	9	10,982-27	1,148-13	801½	986,082-33	99,606-12
Fort William	146½	186,090-06	13,940-36	2	2,748-00	107-34	148½	188,838-06	14,048-14
G. T. P. Term. Elev. Co	340½	357,005-51	35,943-14	.....	.....	.....	340½	357,005-51	35,943-14
Canadian Northern	563½	583,651-54	60,062-37	1	1,246-40	44-22	564½	584,898-38	60,107-03
Thunder Bay	198½	204,601-43	20,861-23	.....	.....	.....	198½	204,601-43	20,861-23
Horn & Co	657½	797,964-55	99,759-11	2	1,208-15	101-31	659½	799,173-14	99,860-42
Canadian Government	472½	522,315-31	50,598-34	1	1,336-52	11-32	473½	523,652-27	50,610-10
Total	4,327½	5,034,541-22	506,681-25		29,040-05	1,658-25	4,352½	5,063,581-27	508,339-50

Seigle—									
Canadian Pacific Railway Co	1	1,026–54					1	1,026–54	
Consolidated		1–44						1–44	
Grain Growers'	½	914–26					½	914–26	
Fort William	1	933–16		1	1,160–12		1	2,093–28	
G. T. P. Term. Elev. Co	3	3,034–36					3	3,034–36	
Canadian Northern	1	1,070–50					1	1,070–50	
Canadian Government	½	708–02					½	708–02	
Total	7	7,690–04		1	1,160–12		8	8,850–16	
Epeautre—									
Canadian Pacific Railway Co	½	515–00					½	515–00	
Grain mélangé rejeté—		Liv.	Liv.		Liv.			Liv.	Liv.
Canadian Pacific Railway Co	77	5,513,250					77	5,513,250	
Empire	8½	813,620	4,430				8½	813,620	4,430
Consolidated	18	1,422,780	2,420				18	1,422,780	2,420
Ogilvie's	1	73,670					1	73,670	
Western Terminal	11½	1,271,505		1	56,400		12½	1,327,905	
Grain Growers'	10½	738,720					10½	738,720	
Fort William	16½	1,200,350		2	163,340		18½	1,363,690	
Eastern Terminal	44	3,108,700		2	111,060		46	3,219,760	
G. T. P. Term. Elev. Co	47½	3,013,254		8	445,560		55½	3,458,814	
Canadian Northern	60	3,823,750		1	86,660		61	3,910,410	
Thunder Bay	8½	542,460					8½	542,460	
Horn & Co	32	2,362,097	71,782	2	170,740		34	2,532,837	71,782
Canadian Government	40	2,977,710		2	167,330		42	3,145,040	
Total	375	26,861,866	78,632	18	1,201,090		393	28,062,956	78,632

RELEVÉ donnant le total des arrivages et expéditions de chaque sorte de grain aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, avec résumé des arrivages par chemin de fer, année de récolte 1915-16—*Fin.*

4. Expéditions d'orge, de lin, de seigle, d'épeautre et de grain mélangé rejeté.

Elévateur.	EXPÉDITIONS PAR NAVIRES.		EXPÉDITIONS PAR VOIE FERRÉE.		TRANSFERTS.		EXPÉDITIONS TOTALES.	
	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.	Boisseaux nets.	Diminution.
Orge—		Boiss.		Boiss.		Boiss.		Boiss.
Canadian Pacific Railway Co.	1,336,931-20	.....	88,109-26	.....	134,090-11	.....	1,559,131-09	.....
Empire	430,308-02	.....	32,142-30	.....	27,589-30	.....	490,040-14	.....
Consolidated	335,836-26	.....	28,373-36	.....	11,998-46	.....	376,209-12	.....
Ogilvie's	325,442-42	.....	67,120-34	.....	13,341-18	.....	405,904-46	.....
Western Terminal	181,820-38	.....	21,278-44	.....	7,870-47	.....	210,970-33	.....
Grain Growers'	633,665-10	.....	47,407-04	.....	9,839-08	.....	690,911-22	.....
Fort William	459,661-32	.....	48,983-06	.....	30,237-04	.....	538,881-42	.....
Eastern Terminal	353,673-24	.....	37,349-32	.....	54,650-16	.....	445,673-24	.....
G. T. P. Term. Elev. Co.	598,764-14	.....	11,844-06	.....	40,825-43	.....	651,434-15	.....
Canadian Northern	2,364,924-13	.....	140,218-04	.....	164,999-17	.....	2,670,141-34	.....
Thunder Bay	432,366-06	.....	5,488-46	.....	35,386-00	.....	473,241-04	.....
Horn & Co.	111,731-47	.....	20,673-25	.....	20,478-29	.....	152,884-05	.....
Canadian Government	673,290-32	.....	68,775-24	.....	39,655-15	.....	781,721-23	.....
Total	8,238,417-18	.....	617,765-29	.....	590,962-44	.....	9,447,145-43	.....
Lin—								
Can. Pacific Railway Co	798-35	20-27	.....	.....	.....	.....	798-35	20-27
Empire	775,601-14	14,712-37	37,267-07	479-52	2,706-03	29-35	815,574-24	15,222-12
Consolidated	485,013-05	10,259-26	60,594-36	773-45	1,499-06	26-39	547,106-47	11,059-54
Western Terminal	887,857-44	22,380-42	77,362-25	1,911-48	3,412-53	94-05	968,633-10	24,386-39
Fort William	235,079-04	5,335-17	39,498-43	426,25	5,580-1ɔ	78-05	280,158-06	5,839-47
G. T. P. Term. Elev. Co.	350,911-21	6,571-11	30,492-40	596-18	1,187-46	30-26	382,591-51	7,197-55
Canadian Northern	626,352-42	14,658-14	70,192-42	1,618-00	.....	.....	696,545-28	16,276-14
Thunder Bay	146,538-06	3,366-18	20,701-30	285-39	680-41	33-37	167,920-21	3,685-38
Horn & Co.	582,567-10	12,053-05	144,503-21	2,696-45	.....	.....	727,070-31	14,749-50
Canadian Government	482,861-51	10,910-16	33,908-12	982-52	171-45	1-42	516,941-52	11,894-54
Total	4,573,581-08	100,267-45	514,521-32	9,771-44	15,238-41	294,21	5,103,341-25	110,333-54

Seigle—								
Canadian Pacific Railway Co.			504–06		379–16		883–22	
Fort William			2,057–44				2,057–44	
G. T. P. Term. Elev. Co.			2,834–46		309–36		3,144–26	
Canadian Government					708–02		708–02	
Total			5,396–40		1,396–54		6,793–38	
Epeautre—								
Can. Pac. Railway Co.					511–40		511–40	
	liv.	liv.	liv.	liv.	liv.	liv.	liv.	
Grain mélangé rejeté—								
Canadian Pacific Railway Co.	219,220		2,432,645		1,748,340		4,400,205	
Empire	21,675		84,550		621,890		728,115	
Consolidated			139,510		861,680		1,001,190	
Ogilvie's			73,670				73,670	
Western Terminal	84,330	3,600	66,500		872,660		1,023,490	3,600
Grain Growers'			407,000		418,200		825,200	
Fort William	89,445		205,420		501,861		796,726	
Eastern Terminal	536,450		1,166,810		1,198,950		2,902,210	
G. T. P. Term. Elev. Co.	289,759		619,260		1,502,274		2,411,293	
Canadian Northern	501,190		1,170,505		1,686,864		3,358,559	
Thunder Bay			128,160		351,960		480,120	
Horn & Co.	202,575		635,909		563,131		1,401,615	
Canadian Government	14,929		594,424		1,947,287		2,556,640	
Total	1,959,573	3,600	7,724,363		12,275,097		12,959,033	3,600

5. RÉSUMÉ DES QUANTITÉS REÇUES PAR CHEMINS DE FER—ÉLÉVATEURS DE TÊTE DE LIGNE SEULEMENT.

	Blé.			Avoine.			Orge.		
	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Déductions.	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Déductions.	Nombre de wagons	Boisseaux nets.	Déductions.
			Boiss.			Boiss.			Boiss.
C.P.	127,959½	169,068,408-30	2,499,448-50	17,446	37,103,137-24	5,786-11	3,575	5,250,348-01	33,361-12
C.N.R.	62,644½	67,592,181-00	961,520-50	12,498	24,293,888-16	1,510-20	2,694	3,516,959-14	22,453-02
G.T.P.R.	27,340½	30,436,638-00	418,689-00	5,955½	11,672,350-03	95-12	548½	728,250-00	4,722-17
Grands totaux	217,944½	267,097,227-30	3,879,658-40	35,899½	73,069,376-09	7,392-09	6,817½	9,495,557-15	60,536-31

	Lin.			Seigle.			Epeautre.			Grain mélangé rejeté.		
	Nombr. de wagons.	Boisseaux nets.	Déductions.	Nombr. de wagons.	Boisseaux nets.	Déductions.	Nombr. de wagons.	Boisseaux nets.	Déductions.	Nombr. de wagons.	Boisseaux nets.	Déductions.
			Boiss.			Boiss.			Boiss.		Liv.	Liv.
C.P.R.	2,823	3,461,010-47	350,884-36	3	3,584-30	.....	½	515-00	.....	225	17,033,942	78,632
C.N.R.	1,083½	1,128,020-30	115,155-42	1	1,070-50	.....	.....	.....	.....	97	6,437,380	.....
G.T.P.R.	421	445,510-01	40,641-03	3	3,034-36	.....	.....	.....	.....	53	3,390,544	.....
Grands totaux	4,327½	5,034,541-22	506,681-25	7	7,690-04	.....	½	515-00	.....	375	26,861,866	78,632

RELEVÉ donnant les arrivages et expéditions de criblures et écalures aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, année de recolte 1915-16.

Elévateur.	Arrivages de l'ouest.	Transferts.	Total des arrivages.	Expéditions par navires.	Expéditions par voie ferrée	Transferts.	Expéditions totales.
Criblures—	Liv.	Liv,	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.
Canadian Pac. Ry. Co.	204,920	333,990	538,910	22,031,843	1,826,320	342,650	24,200,813
Empire	21,460	405,610	427,070	4,374,350	2,844,000	65,000	7,283,350
Consolidated	.....	53,420	53,420	10,357,560	6,333,110	304,260	16,994,930
Ogilvie's	.....	.....	.....	3,250,310	10,264,960	1,980	13,517,250
Western Terminal	.....	.....	.....	12,006,060	6,982,000	.....	18,988,060
Grain Growers'	55,850	488,670	544,520	11,398,080	2,751,380	51,480	14,200,940
Fort William	.....	.....	.....	3,929,560	762,970	32,430	4,724,960
Eastern Terminal	1,136,940	.....	1,136,940	7,209,500	1,668,620	.....	8,878,120
G. T. P.	869,380	.....	869,380	13,339,550	4,127,500	.....	17,467,050
Canadian Northern	140,415	438,150	578,565	20,469,770	2,675,630	72,980	23,218,380
Thunder Bay	.....	116,330	116,330	2,964,000	2,919,180	.....	5,883,180
Horn & Co.	.....	67,350	67,350	.....	1,369,613	.....	1,369,613
Canadian Government	.....	118,970	118,970	8,314,320	3,392,260	6,280	11,712,860
Total—Têtes de ligne	2,428,965	2,022,490	4,451,455	119,644,903	47,917,543	877,060	168,439,506
De traitement	1,957,840	475,840	2,433,680	4,977,550	7,467,650	2,690,060	15,135,260
Grands totaux	4,386,805	2,498,330	6,885,135	124,622,453	55,385,193	3,567,120	183,574,766
Ecalures—							
Canadian Pac. Ry. Co.	270,210	.....	270,210	.....	.....	137,010	137,010
Empire	.....	11,820	11,820	1,782,000	1,000,050	.....	2,782,050
Consolidated	197,650	.....	197,650	772,160	1,605,350	324,800	2,702,310
Ogilvie's	244,900	.....	244,900	.....	706,960	1,370,510	2,077,470
Western Terminal	.....	.....	.....	4,163,160	1,061,000	75,000	5,299,160
Grain Growers'	.....	.....	.....	1,934,210	172,000	49,810	2,156,020
Fort William	.....	.....	.....	3,716,000	962,509	.....	4,678,509
Eastern Terminal	729,440	.....	729,440	140,000	125,680	500,430	766,110
G. T. P.	.....	.....	.....	5,013,910	.....	.....	5,013,910
Canadian Northern	60,330	122,580	182,910	4,731,620	963,820	479,920	6,175,360
Thunder Bay	.....	.....	.....	1,496,000	588,510	.....	2,084,510
Horn & Co.	.....	.....	.....	.....	31,240	.....	31,240
Canadian Government	186,770	140,000	326,770	625,140	293,370	66,030	984,540
Total—Têtes de ligne	1,689,300	274,400	1,963,700	24,374,200	7,510,489	3,003,510	34,888,199
De traitement	5,214,900	2,968,010	8,182,910	1,359,680	1,335,470	531,920	3,227,070
Grands totaux	6,904,200	3,242,410	10,146,610	25,733,880	8,845,959	3,535,430	38,115,269

RELEVÉ de la quantité de grain expédiée par vaisseaux de Fort-William et Port-Arthur durant l'année de récolte 1915-16, sur lequel on a donné des déductions à cause de saletés ou autres matières étrangères, les quantités de ces diminutions, et la déduction moyenne pour cent.

Elévateur.	Classe expédiée.	Quantité expédiée.	Montant de la diminution.	Déduction.
Blé—		Boiss.	Boiss.	Pour cent.
C. P. R.	Carié n° 1 du nord	94,572-50	1,081	1·1
	" n° 2 "	127,088-30	1,602	1·3
	" n° 3 "	50,874-40	637-40	1·2
	" n° 4 "	3,147	31-30	1
	H.T. carié n° 1 coriace	35,487	419-20	1·2
	" " n° 2 "	41,452-40	477-40	1·2
	" " n° 3 "	30,412-50	374-40	1·2
	" " n° 4 "	3,099-40	31	1
	" " n° 3 "	3,012-40	131-30	4·3
	Carié, rej. n° 1	1,877-50	28-10	1·5
	" " n° 2	2,016	30-10	1·5
	Totaux	393,041-40	4,844-40	1·2
Empire	Carié n° 1 du nord	55,699-10	621-20	1·1
	" n 2 "	21,641-50	227-40	1
	" n° 3 "	12,221	130	1·1
	H.T, carié n° 1 coriace	6,341-10	66-30	1
	" n° 2 "	9,612	181-10	1·9
	" n° 3 "	4,120-40	61-50	1·5
	Totaux	109,635-50	1,288-30	1·2
Consolidated	N° 1 du nord	34,601-20	692	2
	Carié n 1 du nord	39,264	525	1·2
	" n 2 "	12,987-50	130	1
	" n° 3 "	4,276-30	42-50	1
	" n° 4 "	2,726-30	27-20	1
	H.T. carié n° 1 coriace	9,757	97-40	1
	" " n° 2 "	9,549-40	95-30	1
	" " n° 3 "	1,053-50	15-50	1·5
	Totaux	114,216-40	1,626-10	1·4
Ogilvies	Carié n° 1 du nord	57,560-20	667-20	1·1
	" n° 2 "	32,514-50	428-50	1·3
	" n° 3 "	13,215-40	132	1
	H.T. carié n° 2 coriace	3,479-40	104-20	3
	Totaux	106,770-30	1,332-30	1·2
Fort-William	Carié n° 1 du nord	29,462-30	337-40	1·1
	" n° 2 "	12,095-40	205-40	1·7
	" n 3 "	8,970-30	89-40	1
	" n° 4 "	1,163	11-40	1
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	2,201-20	22	1
	" " n° 2 " "	6,383-20	63-50	1
	" " n° 3 " "	1,154-30	11-30	1
	Totaux	61,430-50	742	1·2
Eastern	Carié n 1 du nord	76,695-10	781-20	1
	" n° 2 "	40,147-40	467-30	1·2
	" n° 3 "	14,147-20	141-40	1
	" n° 4 "	1,619	16-10	1
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	13,876-10	152-50	1·1
	" " n° 2 " "	6,755-40	67-40	1
	" " n° 3 "	5,761-10	82-30	1·2
	Carié, rej,, n° 1 du nord	1,072	10-40	1
	" " n° 2 "	1,057	10-30	1
	Totaux	161,131-10	1,730-50	1·1

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ de la quantité de grain expédiée par vaisseaux de Fort-William et Port-Arthur durant l'année de récolte 1915 16 sur lequel on a donné des déductions à cause de saletés ou autres matières étrangères, les quantités de ces dénominations et la déduction moyenne pour cent—*Suite.*

Elevateur.	Classe expédiée.	Quantité expédiée.	Montant de la diminution.	Déduction.
Blé—Fin.		Boiss.	Boiss.	Pour cent.
Canadian Northern	Carié n° 1 du nord	149,182-40	2,104-10	1·4
	" n° 2 "	209,288	3,291-10	1·6
	" n° 3 "	83,621-20	1,124-10	1·3
	" n° 4	22,338-10	330	1·6
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	16,259-10	201-30	1·2
	" n° 2 " "	24,968-20	423-50	1·7
	" n° 3 " "	37,389-50	702-30	1·9
	" n° 4 coriace	5,901	69-50	1·2
	H.T. rejeté n° 2 du nord, coriace	1,326-10	33-10	2·5
	Carié rejeté n° 1 du nord	8,384-30	103-30	2·2
	" n° 2 "	3,399-20	51	1·5
	Totaux	562,058-30	8,514-50	1·5
Thunder Bay	Carié n° 1 du nord	46,245	508-40	1·1
	" n° 2 "	33,262-30	388-50	1·2
	" n° 3 "	1,955	24	1·2
	" n° 4 "	7,337-20	126-50	1·5
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	7,946-50	79-30	1
	" n° 2 " "	3,129-30	31-20	1
	" n° 3 " "	9,065-10	119-50	1·3
	Totaux	108,931-20	1,279	1·2
Horn's	Carié n° 1 du nord	1,742-20	26-10	1·5
	" n° 2 "	12,465-50	189-30	1·5
	" n° 3	2,920-40	87-40	3
	" n° 4	6,649-50	66-30	1
	Rejeté n° 4	2,446-10	122-20	5
	H.T. carié n° 3 du nord, coriace	3,695-40	36-50	1
	" n° 4 coriace	3,266-30	32-40	1
	Totaux	33,187	561-40	1·7
Canadian Government	Carié n° 1 du nord	66,953-50	754-20	1·1
	" n° 2 "	82,599	1,027-40	1
	" n° 3 "	14,540-20	166-50	1
	" n° 4	6,424-20	66-20	1
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	12,563-10	125-30	1
	" n° 2 " "	11,594	126-20	1·1
	" n° 3 " "	4,997-50	81-30	1·6
	Totaux	199,672-30	2,348-30	1·2
Davidson & Smith	Carié n° 2 du nord	29,897	299	1
Totaux	N° 1 du nord	34,601-20	692	2
	Carié n° 1 du nord	617,377-50	7,407	1·2
	" n° 2 "	613,988-40	8,257-50	1·3
	" n° 3 "	206,743	2,576-30	1·2
	" n° 4	51,395-10	676-20	1·3
	H.T. carié n° 1 du nord, coriace	104,431-50	1,164-50	1·1
	" n° 2 " "	116,924-50	1,571-40	1·3
	" n° 3 " "	97,651-30	1,487	1·5
	" n° 4 coriace	12,267-10	133-30	1·1
		3,012-40	131-30	4·4
	H.T. rejeté n° 2 du nord, coriace	1,326-10	33-10	2·5
	Carié rejeté n° 1 du nord	11,334-20	222-20	1·9
	" n° 2 "	6,472-20	91-40	1·4
	Rejeté n° 4	2,446-10	122-20	5
	Grands totaux	1,879,973	24,567-40	1·3

RELEVÉ de la quantité de grain expédiée par vaisseaux de Fort-William et Port-Arthur durant l'année de récolte 1915-16 sur lequel on a donné des déductions à cause de saletés ou autres matières étrangères, les quantités de ces diminutions et la déduction moyenne pour cent —*Suite.*

Elevateur.	Classe expédiée.	Quantité totale.	Montant de la déduction.	Déduction.
		Boiss.	Boiss.	Pour cent.
Lin—				
C. P. R.	N° 2 C.O.	819–06	20–27	2·4
Empire	N° 1 N.C.O.	765,340–18	14,090 46	1·9
	N° 2 C.O.	20,868–22	518–07	2·5
	N° 3 C.O.	3,889–40	97–14	2·5
	Diverses	215–27	6–26	3·2
	Totaux	790,313–51	14,712–37	1·9
Consolidated	N° 1 N.C.O.	460,335–36	9,197–18	2
	N° 2 C.O.	34,620–37	1,057–22	3
	N° 3 C.O.	316–14	4–42	1·6
	Totaux	495,272–31	10,259–26	2·1
Western	N° 1 N.C.O.	868,424–31	21,204–09	2·4
	N° 2 C.O.	38,367–42	1,128–20	2·9
	N° 3 C.O.	2,063–34	30 53	1·5
	Diverses	1,382 35	17 16	1·2
	Totaux	910,238–30	22,380–42	2·4
Fort William	N° 1 N.C.O.	210,870–31	4,582–54	2·2
	N° 2 C.O.	28,053	728–52	2·5
	N° 3 C.O.	407–03	23–23	5·9
	Totaux	239,330–34	5,533–17	2·2
Grand Trunk Pacific	N° 1 N.C.O.	343,523–06	6,176–20	1·8
	N° 2 C.O.	13,044–33	247–23	1·9
	N° 3 C.O.	4,265–16	106–35	2·5
	Diverses	1,983–33	40–45	2·1
	Totaux	362,816–32	6,571–11	1·8
Canadian Northern	N° 1 N.C.O.	610,329–13	13,631–32	2·2
	N° 2 C.O.	26,340–14	727–19	2·8
	N° 3 C.O.	7,624–43	228–41	3
	Diverses	2,095–39	70–35	3·4
	Totaux	646,389–53	14,658–15	2·3
Thunder Bay	N° 1 N.C.O.	142,427–18	3,079–53	2·2
	N° 2 C.O.	2,587–48	71–09	2·7
	N° 3 C.O.	1,386–09	34–37	2·5
	Diverses	3,499–10	180–31	5·2
	Totaux	149,900–29	3,366–18	2·2
Horn's	N° 1 N.C.O.	561,770–14	11,258–43	2
	N° 2 C.O.	14,240	316–48	2·2
	N° 3 C.O.	7,639–22	477–26	6·2
	Totaux	583,649–36	12,053–05	2·1

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ de la quantité de grain expédiée par vaisseaux de Fort-William et Port-Arthur durant l'année de récolte 1915-16, sur lequel on a donné des déductions à cause de saletés ou autres matières étrangères, les quantités de ces diminutions et la déduction moyenne pour cent—*Fin.*

Elévateur.	Classe expédiée	Quantité totale.	Montant de la déduction	Déduction.
		Boiss.	Boiss.	Pour cent.
Lin—Fin.				
Canadian Government.....	N° 1 N. C. O.....	464,197-34	10,150-47	2·2
	N° 2 C. O.....	25,415-37	624-26	2·4
	N° 3 C. O.....	761-24	20-53	2·8
	Diverses.....	3,397-28	114-02	3·3
	Totaux.....	493,772-11	10,910-16	2·2
Totaux.....	N° 1 N. C. O.....	4,427,218-33	93,372-42	2·1
	N° 2 C. O.....	204,357-15	5,440-29	2·6
	N° 3 C. O.....	28,353-37	1,024-44	3·6
	Diverses.....	12,574-04	429-43	3·4
	Grands totaux.....	4,672,503-33	100,267-46	2·1

RELEVÉ de la quantité de chaque sorte de grain expédiée par vaisseaux de Fort-William et Port-Arthur durant l'année de récolte 1915-1916 suivant les ports où les cargaisons furent déchargées.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Echantillon, grain mélangé.	Criblures d'élévateur.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv.	Tonnes-Liv.
Aux ports canadiens—						
Depot Harbour	5,318,130-10	487,056-26	115,056-20			
Goderich	11,182,949-10	2,104,255-17	448,720-34	240,904-53		
Kingston	227,881-20	2,003,028-16	75,000-00			
Midland	6,063,889-50	4,290,287-18	328,868-36			
Montreal	1,286,437-30	7,259,931-31	1,746,968-15	390,482-10	2,674,646	417-1560
Port-Colborne	25,237,546-50	6,121,241-02	618,567-24		3,486,720	
Port-McNicoll	26,484,722-00	11,365,327-00	1,320,813-39	185,514-26	2,155,698	
Port-Stanley	190,975-40					
Québec		125,000-00				
Tiffin	15,090,169-50	6,180,338-26	1,161,779-46	26,450-28	3,579,246	
2 navires naufragés	97,000-00					
Totaux aux ports canadiens	91,179,702-20	40,136,467-00	5,815,775-22	843,352-05	11,896,310	417-1560
Aux ports des Etats-Unis—						
Buffalo	139,633,698-50	18,366,231-05	2,516,914-33	2,766,933-00		13,371-0610
Chicago				617,204-49		16,991-1643
Cleveland	621,772-50			111,623-10		
Detroit	228,000-00					
Duluth et Supérieur	326,662-40			204,535-46		43,444-0330
Erié	4,181,890-50					
Fairport	13,494,713-00	704,752-28				
Milwaukee				141,000-00		
Port-Huron	5,309,961-10	213,756-18	622,125-07		562,523	
Sandusky	97,000-00					
Toledo	2,056,285-50	373,302-24				
Totaux aux ports des Etats-Unis	165,949,985-10	19,658,043-07	3,139,039-40	3,841,296-49	562,523	73,807-0583
Grands totaux	257,129,687-30	59,794,510-07	8,954,815-14	4,684,648-54	12,458,833	74,225-0143

RELEVÉ donnant le nombre de wagons de grain inspectés aux divers points de la division d'inspection de l'Ouest durant l'année de récolte 1915-16, (1er septembre 1914 au 31 août 1915,) par chemins de fer.

Inspecté à	Chemin de fer.	Blé de printemps	Blé d'hiver.	Tout blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Epeautre.	Criblures.	Total, tout grain.
		Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.
Winnipeg via	C.P.R.	149,678	624	150,302	24,711	4,273	3,027	21	2	257	182,593
"	C.N.R.	79,433	2	79,435	19,265	3,823	1,281	12		53	103,869
"	G.T.P.R.	30,828	3	30,831	7,962	662	336	9		23	39,823
Calgary		3,754	53	3,807	2,638	706	15	66		4	7,236
Duluth		4,350	2	4,352	498	282	55	45			5,232
Moose Jaw		4,568	45	4,613	656	21	66	6			5,362
Saskatoon, via	C.P.R.	1,357		1,357	389	15	1				1,762
"	C.N.R.	4,528	1	4,529	342	17	172				5,060
"	G.T.P.R.	587		587	165	10	11				773
Medicine Hat		1,961	12	1,973	16	2	81				2,072
Portage La Prairie		235		235	20	1				1	257
Totaux		281,279	742	282,021	56,662	9,812	5,045	159	2	338	354,039

RÉSUMÉ PAR VOIE FERRÉE.

C.P.R.		161,553	734	162,287	28,430	5,018	3,190	93	2	262	199,282
C.N.R.		83,961	3	83,964	19,607	3,840	1,453	12		53	108,929
G.T.P.R.		31,415	3	31,418	8,127	672	347	9		23	40,596
G.N.R.		4,350	2	4,352	498	282	55	45			5,232
Totaux		281,279	742	282,021	56,662	9,812	5,045	159	2	338	354,039

RELEVÉ donnant le nombre de wagons inspectés aux divers points d'inspection de l'Ouest durant l'année de récolte 1915-16 (1er septembre 1914 au 31 août 1915); par voie ferrée et provinces.

MANITOBA.

Inspecté à	Voie ferrée.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Epeautre.	Criblures.
Winnipeg	Via C.P.R.	28,971	7,316	2,407	131	9	1	105
	" C.N.R.	23,518	5,344	2,437	58	5	.....	31
	" G.T.P.R.	2,785	593	168	8	1	.....	17
Calgary	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Duluth	.....	2,756	223	256	34	29	.....	.....
Moose Jaw	Via C.P.R.	12	10	.....	.....	.....	.....	.....
Saskatoon	Via C.P.R.	4	6	.....	.....	.....	.....	.....
	" C.N.R.	1	1	.....	.....	.....	.....	.....
	" G.T.P.R.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Medicine Hat	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Portage la Prairie	.....	235	20	1	.....	.....	1	.....
Totaux	.....	58,282	13,513	5,269	232	44	2	153

SASKATCHEWAN.

Inspecté à	Voie ferrée.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Criblures.
Winnipeg	Via C.P.R.	93,982	8,438	1,173	2,503	14	128
	" C.N.R.	48,098	10,475	1,089	1,156	4	16
	" G.T.P.R.	25,432	5,221	322	317	1	6
Calgary	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Duluth	.....	986	209	17	19	9	....
Moose Jaw	Via C.P.R.	3,075	193	13	56	5	.....
Saskatoon	Via C.P.R.	776	202	4	.....	.....	.....
	" C.N.R.	3,740	220	22	147	.....	.....
	" G.T.P.R.	280	33	2	9	.....	.....
Medicine Hat	.....	101	.....	.....	1	.....	.....
Portage la Prairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	176,470	24,991	2,642	4,208	33	150

ALBERTA.

Winnipeg	Via C.P.R.	27,309	9,005	705	393	1	.....
	" C.N.R.	7,819	3,446	309	62	2	.....
	" G.T.P.R.	2,611	2,151	174	9	7	.....
Calgary	.....	3,807	2,638	706	18	63	4
Duluth	.....	612	68	5	2	7	.....
Moose Jaw	Via C.P.R.	1,539	440	11	7	1	.....
Saskatoon	Via C.P.R.	575	182	12	1	.....	.....
	" C.N.R.	799	112	11	7	.....	.....
	" G.T.P.R.	307	132	9	1	.....	.....
Medicine Hat	.....	1,870	22	11	67	.....	.....
Portage la Prairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	47,248	18,196	1,953	567	81	4

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la destination des wagons inspectés à Winnipeg, Calgary, Moosejaw et Saskatoon durant l'année de récolte 1915-16 (1er septembre 1915 au 31 août 1916).

Inspecté à	Voie ferrée.	A destination.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle	Criblures.	Epeautre.
Winnipeg	C.P.R.	Winnipeg	16,963	4,420	647	115	1	44	2
		Fort-William	131,762	13,641	3,274	2,771	5	75	.....
		Duluth	472	59	1	.....	17	2	.....
		Entièrement par voie ferrée.	1,941	2,468	130	7	49	88	.....
Winnipeg	C.N.R.	Winnipeg	4,173	2,514	420	9	2	10	.....
		Port-Arthur	70,576	10,652	3,294	1,105	1	11	.....
		Duluth	3,919	982	120	135	9	7	.....
		Entièrement par voie ferrée.	250	944	39	17	.....	12	.....
Winnipeg	G.T.P.R.	Winnipeg	1,038	716	57	14	.....	2	.....
		Fort-William	27,904	5,923	505	336	2	18	.....
		Duluth	205	141	3	3	4	.....	.....
		Entièrement par voie ferrée.	1,400	657	32	1	2	.....	.....
Calgary	.....	Calgary	2,975	1,320	476	9	9	3	.....
		Points de l'est	797	1,116	167	3	7	3	.....
		Points de l'ouest	398	329	42	4	1	.....	.....
Moose-Jaw	.....	Moose Jaw	4,801	676	21	5	.....	.....	.....
		Points de l'est	3,080	316	3	87	3	1	.....
Saskatoon	C.P.R.	Saskatoon	1,364	386	15	1	.....	.....	.....
		Points de l'est	1,050	264	23	5	.....	10	.....
Saskatoon	C.N.R.	Saskatoon	4,642	364	19	161	.....	.....	.....
		Points de l'est	1,270	86	5	72	.....	19	.....
Saskatoon	G.T.P.R.	Saskatoon	656	168	10	11	.....	.....	.....
		Points de l'est	3,499	299	33	74	.....	.....	.....

..RELEVÉ donnant le nombre de wagons de blé inspectés dans la division

Classe.	1900–1.	1901–02.	1902–03.	1903–04.	1904–05.	1905–06.	1906–07.
1 Dur	1,192	8,282	21,757	557	176	651	4,008
2 "	2,188	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 "	4,665	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 Dur blanc Fife	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 Nord	10	18,794	14,432	7,065	3,788	33,687	28,296
2 "	14	21,851	6,378	10,794	11,585	13,317	18,268
3 "	106	991	6,359	11,720	9,293	2,407	2,207
4	.....	160	1,718	3,369	3,036	275	474
5	.....	.....	.....	.....	2,247	1	.....
6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fourrager	1	79	322	1,569	1,098	4	60
Rej. 1	137	267	420	561	631	3,623	5,047
Rej. 2	66	107	266	408	591	4,363	3,737
Carié 4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pas de classe	6,390	2,972	116	1,604	2,279	518	706
Rej	34	64	41	148	603	2,432	4,641
Condamné	67	140	24	46	78	35	75
Pas de classe établie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 F.B	10	1	.....	.....	.....	.....	25
2 F.B	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 F.B	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 Printemps	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 F	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 F	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 Fourrager	.....	.....	.....	632	233	.....	.....
4 Extra	.....	.....	.....	.....	2,214	6	.....
Criblures	.....	.....	.....	.....	40	9	.....
1 de Californie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
2 de Californie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Blé d'hiver	.....	.....	.....	.....	.....	214	809
Totaux	14,886	53,708	51,833	38,473	37,892	61,542	68,356

de l'Ouest, années de récolte 1900-01 à 1915-16 inclusivement.

1907–08.	1908–09.	1909–10.	1910–11.	1911–12.	1912–13.	1913–14.	1914–15.	1915.16–
143	147	282	11	4	239	783	21	2,126
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2	4	13	1	1
6,130	12,594	33,420	13,252	3,909	13,267	75,684	16,152	138,117
9,406	17,958	31,844	27,326	19,281	42,579	36,788	32,735	49,110
9,378	16,943	12,252	21,760	31,525	29,931	9,202	23,057	36,497
5,154	6,531	2,618	8,198	21,793	6,223	1,921	12,074	16,833
3,888	2,920	479	2,861	11,306	1,490	495	3,260	5,491
2,604	1,281	177	2,075	13,647	1,163	230	656	1,630
4,207	657	30	450	8,471	371	34	91	357
567	2,498	2,324	1,133	453	.....	.....	.....	.....
348	2,482	1,918	1,014	634	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	1,343	4,209	1,080	3,320
2,878	1,517	484	1,077	16,401	24,049	1,109	3,742	21,605
910	1,857	2,000	1,065	4,240	3,584	5,758	2,768	6,016
43	30	124	75	388	27	135	60	82
.....	10	18	5	2	32	53	12	87
3	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,641	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	142	.....	.....	.....
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
2	.....	1	.....	.....	.....	5	1	7
1,545	3,034	1,156	1,202	3,700	1,525	984	216	742
50,847	70,529	89,129	81,506	135,756	125,969	137,403	95,926	282,021

RELEVÉ donnant la quantité de chaque sorte de grain manutentionné par les élévateurs et de la Colombie Britannique, et du réseau de chemin de fer sur laquelle les éléva

Provinces et réseaux.	BLÉ.				AVOINE.			
	En mains.	Arrivages.	Expéditions.	En entrepôt.	En mains.	Arrivages	Expéditions.	En entrepôt.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ontario—								
C. P. R.	.....	2,812	2,812	.....	3,294	40,387	39,251	4,430
Total	.....	2,812	2,812	.....	3,294	40,387	39,251	4,430
Manitoba—								
C. P. R.	38,626	28,904,591	28,896,237	110,323	92,242	14,723,426	14,678,010	122,804
C. N. R.	42,138	14,947,343	14,764,480	288,271	15,140	3,975,793	3,917,562	125,583
G. T. P.	876	1,154,937	1,152,528	6,172	2,957	121,669	120,506	4,167
G. N. R.	80	2,107,848	2,077,391	40,532	3,889	236,946	209,478	34,340
Total	81,720	47,114,719	46,890,636	445,298	114,228	19,057,834	18,925,556	286,894
Saskatchewan—								
C. P. R.	95,740	108,821,393	107,689,958	1,384,969	154,983	16,703,622	16,171,728	716,887
C. N. R.	84,382	44,537,169	42,697,197	1,891,465	54,124	14,013,093	13,530,853	567,460
G. T. P.	8,638	18,876,950	18,693,093	205,109	6,497	6,433,593	6,309,024	148,540
Ligne du Sault.	.....	200,706	100,179	2,058	.....	2,795	1,482	1,398
Total	188,760	172,436,218	169,180,427	3,483,601	215,604	37,153,103	36,013,087	1,434,285
Alberta—								
C. P. R.	119,386	40,152,026	39,765,677	443,423	67,075	19,858,202	19,519,670	492,583
C. N. R.	22,032	9,561,044	9,359,532	225,364	49,437	6,783,578	6,621,061	239,390
G. T. P.	6,712	2,020,855	2,012,095	13,897	10,328	2,957,200	2,613,443	19,057
E. D. & B. C.	.....	22,047	22,172	43	.....	152,806	152,360	2,611
A. & G. W.	.....	14,222	14,001	.....	.....	95,119	95,662	.....
Total	148,130	51,770,194	51,173,477	682,727	126,840	29,846,905	29,002,196	753,641
Col. Britannique—								
C. P. R.	15,972	603,578	583,340	26,590	39,066	376,838	405,514	7,548
Total	15,972	603,578	583,340	26,590	39,066	376,838	405,514	7,548
Grand total.	434,582	271,927,521	267,830,692	4,638,216	499,032	86,475,067	84,385,604	2,486,798

régionaux dans les provinces d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, teurs sont situés, pour l'année de récolte 1915-16 (1er septembre 1915 au 31 août 1916).

Orge.				Lin.			
En mains.	Arrivages.	Expéditions.	En Entrepôt.	En mains.	Arrivages.	Expéditions.	En entrepôt.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	397	224	173	.....	.....	.....	.....
.....	397	224	173	.....	.....	.....	.....
6,617	3,328,191	3,235,618	110,894	22	47,792	45,587	2,582
6,355	1,710,546	1,691,337	41,858	.....	12,340	12,741	59
.....	98,594	98,525	100	.....	.....	.....	.....
214	379,006	367,483	20,535	242	17,178	16,781	1,019
13,186	5,516,337	5,392,963	173,387	264	77,310	75,109	3,660
3,602	909,107	859,097	53,758	9,135	2,951,535	2,784,922	162,536
1,370	607,013	556,266	52,295	7,572	1,421,974	1,319,527	111,466
.....	195,798	183,332	13,087	1,507	301,628	291,498	11,968
.....	1,200	1,226	.....	.....	4,967	4,845	55
4,972	1,713,118	1,599,921	119,140	18,214	4,680,104	4,400,792	286,025
25,664	2,039,070	1,936,362	127,916	11,702	470,562	448,580	27,071
10,859	469,504	458,542	22,728	4,258	111,683	105,422	9,176
568	199,087	189,734	6,244	1,316	10,806	11,557	179
.....	17,925	17,361	.....	.....	.....	.....	.....
.....	23,779	23,852	.....	.....	.....	.....	.....
37,091	2,749,365	2,625,851	156,888	17,276	593,051	565,559	36,426
1,658	37,006	36,052	2,368	254	3,249	2,152	1,251
1,658	37,006	36,052	2,368	254	3,249	2,152	1,251
56,907	10,016,223	9,655,011	451,956	36,008	5,353,714	5,043,612	327,362

TOUT GRAIN.

Provinces et réseaux.	En mains.	Arrivages.	Expéditions.	En entrepôt.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ontario—				
C. P. R.	3,294	43,596	42,287	4,603
Total	3,294	43,596	42,287	4,603
Manitoba—				
C. P. R.	137,507	47,004,000	46,855,452	346,603
C. N. R.	63,633	20,646,022	20,386,120	455,771
G. T. P.	3,833	1,375,200	1,371,559	10,439
G. N. R.	4,425	2,740,978	2,671,133	96,426
Total	209,398	71,766,200	71,284,264	909,239
Saskatchewan—				
C. P. R.	263,460	129,385,657	127,505,705	2,318,150
C. N. R.	147,448	60,579,249	58,103,843	2,622,686
G. T. P.	16,642	25,807,969	25,476,947	378,704
Ligne du Sault	.....	209,668	107,732	3,511
Total	427,550	215,982,543	211,194,227	5,323,051
Alberta—				
C. P. R.	223,827	62,519,860	61,670,289	1,090,993
C. N. R.	86,586	16,925,809	16,544,557	496,658
G. T. P.	18,924	5,187,948	4,826,829	39,377
E. D. & B. C.	.....	192,778	191,893	2,654
A. & G. W.	.....	133,120	133,515	.....
Total	329,337	84,959,515	83,367,083	1,629,682
Colombie-Britannique—				
C. P. R.	56,950	1,020,671	1,027,058	37,757
Total	56,950	1,020,671	1,027,058	37,757
Grand total	1,026,529	373,772,525	366,914,919	7,904,332

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant l'évaluation de la récolte de blé, avoine, orge et lin, la quantité inspectée, l'évaluation du pourcentage de la récolte inspectée, la quantité livrée aux élévateurs de tête de ligne, l'évaluation du pourcentage de la récolte livrée aux élévateurs de tête de ligne et le pourcentage de la quantité inspectée expédiée des élévateurs de tête de ligne, pour les années de récolte 1901-02 à 1915-16.

Années de récolte.	Evaluation de la récolte.	Inspectée.	Pourcentage de l'évaluation de la récolte inspectée.	Quantité livrée aux élévateurs tête de ligne.	Pourcen. de l'éval. de la récolte livrée aux élévat. tête de ligne.	Pourc. de la quant. insp. livrée aux élévateurs tête de ligne.
Blé—	Boiss.	Boiss.	p. c.	Boiss.	p. c.	p. c.
1901-02	62,820,282	46,651,806	73	30,141,536	48	66
1902-03	67,034,127	51,833,000	77	41,302,474	62	80
1903-04	56,145,497	40,396,650	72	32,080,627	57	80
1904-05	56,037,995	39,786,000	71	31,508,617	56	79
1905-06	84,175,226	64,619,100	77	56,056,560	67	87
1906-07	102,256,531	73,140,920	72	60,553,693	59	83
1907-08	71,574,402	53,389,350	75	40,689,868	57	76
1908-09	107,002,093	74,055,450	69	58,088,727	57	78
1909-10	144,239,707	94,922,385	66	72,285,601	50	76
1910-11	120,487,310	87,618,950	73	70,131,871	58	80
1911-12	193,998,374	145,937,700	75	108,192,739	56	73
1912-13	183,322,000	141,715,125	77	107,494,757	59	76
1913-14	209,262,000	158,013,450	76	133,444,093	64	84
1914-15	140,958,000	107,916,750	76	75,715,606	54	70
1915-16	376,448,400	335,425,200	89	286,034,753	76	85
Avoine—						
1901-02	38,909,654	4,005,600	10	1,237,557	3	39
1902-03	45,139,455	3,054,000	7	1,625,623	4	53
1903-04	47,215,449	1,693,500	4	193,501	.4	11
1904-05	52,655,825	2,736,000	5	832,664	2	30
1905-06	74,211,260	8,652,000	12	6,278,449	8	73
1906-07	87,795,418	14,935,500	17	13,012,106	15	87
1907-08	74,713,562	16,761,600	22	10,657,172	15	64
1908-09	108,988,855	21,996,000	20	15,031,400	14	69
1909-10	176,448,056	34,944,800	14	26,483,516	15	76
1910-11	118,121,591	26,351,100	22	17,777,080	15	68
1911-12	229,426,953	53,141,000	23	29,459,591	13	55
1912-13	221,857,000	59,763,600	27	34,482,918	16	58
1913-14	242,413,000	67,197,000	28	41,707,055	17	62
1914-15	150,843,000	35,839,700	24	17,189,298	11	50
1915-16	520,103,000	115,120,000	22	80,580,703	15	70
Orge—						
1901-02	7,331,255	308,000	4	56,769	.7	18
1902-03	12,718,837	565,200	4	348,909	3	62
1903-04	10,549,536	193,200	2	101,425	1	53
1904-05	13,384,547	468,000	3	259,310	2	55
1905-06	16,731,485	1,628,400	10	1,001,298	6	62
1906-07	21,006,925	2,715,600	13	1,869,181	9	69
1907-08	19,185,449	2,635,200	13	1,914,296	10	72
1908-09	24,050,645	3,579,600	15	2,498,174	10	70
1909-10	26,749,634	4,663,200	17	3,300,676	12	71
1910-11	20,708,565	2,554,800	12	1,536,500	8	60
1911-12	35,010,043	6,301,200	18	3,482,689	10	55
1912-13	26,671,000	14,833,000	56	9,868,774	37	68
1913-14	31,060,000	15,761,250	51	10,781,391	35	62
1914-15	19,535,000	4,953,000	25	2,624,081	13	53
1915-16	53,331,300	13,246,200	25	10,316,303	19	78
Lin—						
1901-02	461,520	131,400	29	10,726	2	8
1902-03	735,110	655,000	89	167,537	23	26
1903-04	879,802	536,000	61	462,053	53	86
1904-05	635,543	290,000	46	169,761	26	59
1905-06	733,700	503,000	68	392,000	53	78
1906-07	1,023,510	908,000	89	796,191	78	88
1907-08	1,732,065	1,617,000	93	1,515,694	88	94
1908-09	3,165,320	2,208,000	70	2,110,668	67	96
1909-10	4,784,786	3,571,000	75	3,360,800	70	94
1910-11	3,501,221	3,216,000	92	2,877,330	82	89
1911-12	12,556,468	7,190,000	57	5,954,451	47	83
1912-13	21,534,000	22,081,500	103	17,999,403	84	81
1913-14	17,366,000	14,093,200	81	12,559,884	72	89
1914-15	7,083,000	4,001,600	56	3,179,925	45	79
1915-16	10,628,000	5,852,000	55	5,059,849	48	86

PRIX courant journalier pour achats au comptant, du blé n° 1 du nord en entrepôt à Fort-William et Port-Arthur, du 1er septembre 1915 au 31 août 1916.

Date.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	0 96	0 88	1 02/4	1 02/6	.....	1 26/5	1 08/3	1 14/7	1 19/3	1 10/5	Fête.	1 28/2
2	0 97	0 89/6	1 04/6	1 05/2	.....	1 25	1 08/3	.....	1 17/7	1 09/2	.....	1 33/4
3	0 94/4	.....	1 03	1 05/6	1 13	1 25/5	1 11/3	1 19	1 18/2	Fête.	1 13/6	1 34
4	0 92/6	0 90/6	1 03/6	1 08/2	1 15/6	1 27/5	1 10/5	1 18/2	1 17	.....	1 13/3	1 39
5	.....	0 92	1 04/2	.....	1 16	1 27/2	.....	1 16/3	1 16/4	1 09/3	1 12/4	1 38/7
6	.....	0 98/2	1 04/2	1 12/4	1 16	.....	1 13/1	1 15/7	1 18/1	1 10/6	1 12	.....
7	0 88/4	0 95/4	.....	1 09/4	1 14/6	1 23	1 11	1 15	.....	1 10/2	1 13/1	1 37/6
8	0 91/4	0 92/4	1 03/2	1 08/6	1 16	1 25/1	1 08/5	1 12/7	Fête.	1 11/1	1 14/6	1 39/1
9	0 92/4	0 94/4	1 02/2	1 07/2	.....	1 22/5	1 09/2	.....	1 18/7	1 13/5	.....	1 51/2
10	0 94	.....	1 03	1 05	1 15/2	1 22/6	1 10/5	1 13/7	1 20/7	1 10/6	1 15	1 51/4
11	0 94	.....	1 05	1 05/2	1 17/4	1 24	1 08/6	1 15/5	1 20/1	.....	1 14/3	1 52/1
12	.....	0 99	1 04	.....	1 19/1	1 24/4	.....	1 16/4	1 19/3	1 09/3	1 16/4	1 51/6
13	0 96/2	1 00/2	1 06	1 07/6	1 19/2	.....	1 07/5	1 14	1 19/7	1 10/5	1 17/1	.....
14	0 97/4	0 99/4	.....	1 07/6	1 19/3	1 23/2	1 07/6	1 13/6	.....	1 09/7	1 15/4	1 45/4
15	0 94/2	1 02/6	1 05/2	1 07/6	1 20/3	1 24/1	1 08/4	1 14	1 19/3	1 10/6	1 17	1 48/6
16	0 97/4	1 04	1 04/6	1 08/6	.....	1 25/7	1 09/6	.....	1 19/4	1 10/1	.....	1 46/6
17	0 95/4	.....	1 03	1 09/2	1 21/6	1 25/3	1 06/7	1 13/3	1 18/3	1 09/1	1 16/4	1 44/4
18	0 94/6	1 00	1 04/2	1 10/4	1 25/4	1 26/2	1 06	1 14/3	1 15/6	.....	1 15/6	1 50/2
19	.....	1 02/2	1 03	.....	1 24/4	1 24/6	.....	1 13/5	1 15/4	1 10/6	1 15	1 55/2
20	0 94	1 00/6	1 01	1 12	1 24/1	.....	1 08/6	1 14/7	1 15	1 11/2	1 18	.....
21	0 94	0 99/4	.....	1 16/2	1 26/4	1 22/2	1 08/2	Fête.	.....	1 11/1	1 17/6	1 60/6
22	0 94/2	0 97/4	1 01	1 12/6	1 27	1 18/7	1 08	1 13/6	1 13	1 10/7	1 19/4	1 58
23	0 92/2	0 95/2	1 00/2	1 14/4	.....	1 20	1 07/7	.....	1 13/5	1 10	.....	1 58/4
24	0 94	.....	1 01	1 16/4	1 27/5	1 14/7	1 07/4	1 13/3	Fête.	1 10/5	1 22	1 57/5
25	0 94	0 97/4	0 99/4	.....	1 29/6	1 16/6	1 07/4	1 15	1 15/6	.....	1 20/4	1 61/3
26	.....	0 97/6	1 00/6	.....	1 29/1	1 11	.....	1 15/6	1 16/4	1 10/7	1 21/1	1 59/7
27	0 91/6	0 98	1 01/6	1 15/4	1 29/6	.....	1 09	1 15/5	1 14	1 11/3	1 25/6	.....
28	0 93/6	0 98/4	.....	1 13/2	1 28/5	1 05/4	1 11/1	1 16/2	.....	1 10/7	1 26/4	1 50/6
29	0 90/2	1 01	.....	1 13/4	1 26/1	1 09/6	1 10/5	1 17/3	1 12/6	1 11/2	1 25/3	1 54/3
30	0 91/6	1 00	1 03/4	1 15/4	.....	.....	1 12/2	.....	1 13/1	1 11/7	.....	1 52/6
31	.....	.....	.....	1 15	1 23/5	.....	1 12/4	.....	1 11/6	.....	1 25/2	1 55/7

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées.

Date.	N° 1 du nord.		N° 2 du nord.		N° 2 du nord.		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Septembre.	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	1 13/4	0 96/2	1 12/0	0 94/2	1 10/0	.....	1 02/4	.....	0 95/4	.....	.....	.....	.....	.....
2	1 14/3	0 97/0	1 12/5	0 95/0	1 10/1	0 92/0	1 04/1	.....	0 96/1	.....	.....	.....	.....	.....
3	1 18/0	0 94/4	1 16/0	0 92/4	1 14/0	0 89/4	1 07/4	.....	0 99/4	.....	.....	.....	.....	.....
4	1 20/2	0 92/6	1 18/2	0 90/6	1 15/6	.....	1 09/6	.....	1 02/6	.....	.....	.....	.....	.....
5	1 17/2	.....	1 14/6	.....	1 12/6	.....	1 07/0	.....	0 99/6	.....	0 93/6	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	.....	0 88/4	.....	0 86/4	.....	0 83/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	1 14/0	0 91/4	1 11/2	0 89/4	1 09/2	0 85/0	1 03/4	.....	0 96/2	.....	.....	.....	.....	.....
9	1 16/4	0 92/4	1 13/3	0 90/4	1 11/2	0 86/0	1 05/6	.....	0 98/2	.....	.....	.....	.....	.....
10	1 15/0	0 94/0	1 12/0	.....	1 10/0	0 88/0	1 04/2	.....	0 96/6	.....	0 91/6	.....	.....	.....
11	1 13/0	0 94/0	1 10/2	0 91/4	1 07/2	0 88/4	1 02/2	.....	0 95/2	.....	.....	.....	.....	.....
12	1 11/4	.....	1 07/6	.....	1 04/6	.....	1 00/6	.....	0 93/6	.....	.....	.....	.....	.....
13	.....	0 96/2	.....	0 94/2	.....	0 89/2	.....	0 81/2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	1 06/0	0 97/4	1 02/4	0 95/4	0 97/4	0 91/0	.....	0 82/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	1 07/4	0 94/2	1 03/4	0 92/2	0 99/0	0 88/2	0 94/0	0 80/4	0 86/0	.....	.....	.....	.....	.....
16	1 10/0	0 97/4	1 06/0	0 95/4	1 01/4	0 91/0	0 95/4	.....	0 88/4	.....	.....	.....	.....	.....
17	1 09/2	0 95/4	1 05/6	0 93/4	1 00/6	0 89/6	0 95/2	.....	0 87/6	.....	.....	.....	.....	.....
18	1 11/0	0 94/6	1 07/2	0 92/6	1 02/4	0 89/0	0 96/4	.....	0 89/2	.....	0 83/2	.....	.....	.....
19	1 12/2	.....	1 08/6	.....	1 04/0	.....	0 97/6	.....	0 90/6	.....	0 84/6	.....	.....	.....
20	.....	0 94/0	.....	0 92/4	.....	0 89/0	.....	0 81/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	1 11/4	0 94/0	1 08/0	0 92/0	1 03/0	0 89/4	0 95/4	.....	0 88/4	.....	0 84/0	.....	.....	.....
22	1 09/4	0 94/2	1 06/0	0 92/2	1 01/0	0 91/2	0 92/6	0 83/2	0 87/0	0 78/2	0 81/4	.....	.....	.....
23	1 10/4	0 92/0	1 07/1	0 90/4	1 02/1	0 89/4	0 93/6	0 82/0	0 88/2	0 77/4	0 82/6	.....	.....	.....
24	1 10/2	0 94/0	1 06/6	0 92/0	1 02/0	0 91/0	0 94/0	0 84/4	0 88/0	0 79/4	0 83/0	.....	0 79/3	.....
25	1 09/5	0 94/0	1 06/1	0 92/0	1 01/2	0 90/4	0 93/7	0 83/4	0 88/3	0 78/4	0 83/3	.....	0 78/2	.....
26	1 08/4	.....	1 05/0	.....	1 00/0	.....	0 93/0	.....	0 87/2	.....	0 82/2	.....	.....	.....
27	.....	0 91/6	.....	0 89/6	.....	0 88/6	.....	0 82/2	.....	0 77/2	.....	.....	.....	.....
28	1 08/1	0 93/6	1 04/7	0 91/2	0 99/7	0 88/2	0 93/0	0 83/6	0 87/0	0 78/6	0 82/0	.....	0 78/0	.....
29	1 08/3	0 90/2	1 05/1	0 88/2	1 00/1	0 86/2	0 93/4	0 80/6	0 87/6	.....	0 82/6	.....	0 79/2	.....
30	1 07/6	0 91/6	1 04/4	0 89/4	0 99/4	0 86/6	0 93/1	0 81/6	0 87/1	.....	0 82/1	.....	0 78/5	.....
Octobre.														
1	1 07/1	0 88/6	1 04/0	0 86/6	0 99/0	0 83/6	0 92/4	.....	0 86/4	.....	0 81/4	.....	0 78/0	.....
2	1 04/1	0 89/6	1 00/7	0 87/6	0 95/7	0 84/6	0 89/4	0 79/6	0 84/2	.....	0 79/0	.....	0 75/0	.....
3	1 06/0	.....	1 02/5	.....	0 97/5	.....	0 91/6	.....	0 86/2	.....	0 81/4	.....	0 76/6	.....
4	.....	0 90/6	.....	0 88/6	.....	0 85/6	.....	0 80/0	.....	0 75/0	.....	0 71/0	.....	0 66/0

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Date.	N° 1 du nord.		N° 2 du nord.		N° 3 du nord.		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Octobre—*Fin.*	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
5	1 07/0	0 92/0	1 03/5	0 90/0	0 98/5	0 87/0	0 93/0	0 81/0	0 87/4	0 76/0	0 82/4	0 71/0	0 77/4	0 66/0
6	1 06/4	0 98/2	1 03/1	0 96/6	0 98/2	0 93/0	0 92/6	0 86/6	0 87/4	0 81/6	0 82/6	.....	0 79/2	.....
7	1 06/6	0 95/4	1 03/2	0 93/6	0 98/2	0 90/4	0 92/6	0 84/2	0 87/4	0 79/2	0 82/6	0 74/2	0 79/2	0 69/2
8	1 08/2	0 92/4	1 04/6	0 91/0	0 99/6	0 88/0	0 94/2	0 81/4	0 89/6	0 76/4	0 84/6	0 71/4	0 80/6	0 66/4
9	1 07/5	0 94/4	1 03/7	0 92/6	0 98/7	0 89/6	0 93/0	0 83/2	0 88/4	0 78/2	0 84/0	0 73/2	0 80/0	0 68/2
10	1 09/2	.....	1 05/4	.....	1 00/4	.....	0 94/4	.....	0 90/0	.....	0 85/4	.....	0 81/4	.....
11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	.....	0 99/0	.....	0 97/4	.....	0 94/4	.....	0 88/0	.....	0 83/0	.....	0 78/0	.....	0 73/0
13	1 10/0	1 00/2	1 06/2	0 99/0	1 01/2	0 95/6	0 95/2	0 89/2	0 91/0	0 84/2	0 80/2	0 79/2	0 82/2	0 74/2
14	1 12/0	0 99/4	1 08/1	0 98/0	1 03/1	0 94/4	0 96/6	0 88/4	0 93/0	0 83/0	0 88/2	0 78/0	0 84/2	0 73/0
15	1 12/0	1 02/4	1 08/0	1 00/4	1 03/0	0 97/4	0 96/6	0 91/4	0 92/6	0 86/0	0 88/0	0 81/0	0 84/0	0 76/0
16	1 13/2	1 04/0	1 09/2	1 02/0	1 04/2	0 99/0	0 98/2	0 93/4	0 94/2	0 88/0	0 89/2	0 83/0	0 85/2	0 78/0
17	1 15/6	.....	1 11/4	.....	1 06/4	.....	1 00/4	.....	0 96/4	.....	0 91/4	.....	0 87/4	.....
18	.....	1 00/0	.....	0 98/0	.....	0 94/4	.....	0 90/0	.....	0 85/0	.....	0 80/0	.....	0 75/0
19	1 17/6	1 02/2	1 13/4	1 00/2	1 08/4	0 96/6	1 02/5	0 91/6	0 98/4	0 86/6	0 95/4	0 81/6	0 89/4	0 76/6
20	1 15/4	1 00/6	1 11/2	0 98/4	1 06/2	0 95/0	1 00/2	0 90/0	0 96/2	0 85/0	0 91/2	0 80/0	0 87/2	0 75/0
21	1 17/2	0 99/4	1 13/0	0 97/6	1 08/0	0 94/4	1 02/0	0 89/6	0 98/2	0 84/2	0 93/2	0 79/2	0 89/2	0 74/2
22	1 15/6	0 97/4	1 12/0	0 95/6	1 07/0	0 92/6	1 04/0	0 87/6	0 97/0	0 82/2	0 92/0	0 77/2	0 88/0	0 72/2
23	1 17/3	0 95/2	1 13/4	0 93/2	1 08/4	0 90/2	.....	0 85/6	0 98/4	0 80/2	0 93/4	0 75/2	0 89/4	0 70/2
24	1 17/2	.....	1 13/2	.....	1 08/2	.....	1 02/2	.....	0 98/2	.....	0 93/2	.....	0 89/2	.....
25	.....	0 97/4	.....	0 95/0	.....	0 92/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	1 16/0	0 97/6	1 12/4	0 95/2	1 07/4	0 91/6	1 01/3	.....	0 97/3	.....	0 92/3	.....	0 88/3	.....
27	1 15/3	0 98/0	1 11/6	0 95/4	1 06/6	0 92/0	1 00/6	0 88/0	0 96/6	.....	0 91/6	.....	0 88/2	.....
28	1 14/5	0 98/4	1 11/2	0 96/0	1 06/2	0 92/4	1 00/2	.....	0 96/2	.....	0 91/4	.....	0 87/4	.....
29	1 14/2	1 01/0	1 11/2	0 98/4	1 06/2	0 94/0	1 00/2	.....	0 96/2	.....	0 91/2	.....	0 87/2	.....
30	1 16/6	1 00/0	1 13/3	0 97/4	1 08/3	0 93/4	1 02/4	0 88/4	0 98/6	.....	0 93/6	.....	0 90/0	.....
31	1 16/6	.....	1 13/4	.....	1 08/4	.....	1 02/4	.....	0 98/6	.....	0 93/6	.....	0 90/0	.....
Novembre.														
1	.....	1 02/4	.....	0 99/4	.....	0 95/0	.....	0 90/0	.....	0 83/0	.....	0 78/0	.....	0 73/0
2	1 17/7	1 04/6	1 14/5	1 01/4	1 09/3	0 97/2	1 03/6	0 92/2	0 99/6	0 85/2	0 95/1	0 80/2	0 91/1	0 75/2
3	1 18/0	1 03/0	1 14/6	1 00/0	1 09/6	0 95/4	1 04/6	0 91/0	1 00/3	0 84/4	0 95/1	0 79/4	0 91/1	0 74/4
4	1 19/2	1 03/6	1 16/2	1 01/2	1 11/2	0 96/2	1 06/0	0 91/2	1 01/4	0 85/2	0 96/2	0 80/2	0 92/2	0 75/2
5	1 18/5	1 04/2	1 15/5	1 01/2	1 10/5	0 96/0	1 05/5	0 91/0	1 01/1	0 85/0	0 96/1	0 80/0	0 92/1	.....
6	1 19/2	1 04/2	1 16/0	1 01/2	1 11/0	0 95/6	1 06/0	0 90/6	1 02/0	0 85/2	0 96/4	0 80/6	0 92/4	.....
7	1 20/6	.....	1 17/5	.....	1 12/5	.....	1 07/4	.....	1 03/0	.....	0 98/0	.....	0 94/0	.....

8	.....	1 03/2	.....	1 00/2	.....	0 95/0	.....	0 89/6	.....	0 84/2	.....	0 79/2	.....	0 74/2
9	1 21/1	1 02/2	1 17/6	0 99/4	1 13/0	0 94/2	1 07/6	0 89/2	1 02/6	0 83/4	0 98/2	0 79/0	0 94/2	0 74/0
10	1 20/0	1 03/0	1 16/5	1 00/4	1 12/0	0 95/4	1 07/0	0 90/4	1 02/0	.....	0 97/2	.....	0 93/2	.....
11	1 19/0	1 05/0	1 15/6	1 02/0	1 11/2	0 97/0	1 06/0	0 91/6	1 01/4	.....	0 96/4	.....	0 92/4	.....
12	1 19/2	1 04/0	1 16/0	1 01/4	1 11/4	0 96/4	1 06/2	0 91/0	1 01/4	.....	0 96/4	.....	0 92/4	.....
13	1 18/2	1 06/0	1 15/0	1 03/0	1 10/5	0 98/4	1 05/3	0 93/0	1 00/3	.....	0 95/1	.....	0 91/1	.....
14	1 19/0	.....	1 16/0	.....	1 10/4	.....	1 06/2	.....	1 01/4	.....	0 96/0	.....	0 91/0	.....
15	.....	1 05/2	.....	1 02/4	.....	0 97/6	.....	0 92/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	1 18/6	1 04/6	1 15/7	1 01/6	1 11/1	0 97/4	1 05/6	0 92/2	1 00/6	.....	0 95/6	.....	0 90/6	.....
17	1 19/1	1 03/0	1 16/0	1 00/2	1 11/6	0 96/0	1 06/2	0 91/0	1 01/6	0 83/4	0 96/6	0 78/2	0 92/6	0 73/2
18	1 19/5	1 04/2	1 16/6	1 02/0	1 12/2	0 97/6	1 07/2	0 92/2	1 02/2	0 85/0	0 97/6	0 80/0	0 94/0	0 75/0
19	1 20/0	1 03/0	1 17/2	1 00/6	1 12/0	0 96/4	1 07/0	0 91/4	1 02/0	0 84/4	0 97/4	0 79/4	0 94/0	0 74/4
20	1 20/0	1 01/0	1 17/2	0 98/6	1 12/4	0 94/6	1 07/1	0 89/6	1 02/0	0 83/0	0 97/4	0 78/0	0 94/0	0 72/0
21	1 19/7	.....	1 17/2	.....	1 12/2	.....	1 07/4	.....	1 02/1	.....	0 97/6	.....	0 94/0	.....
22	.....	1 01/0	.....	0 99/0	.....	0 94/0	.....	0 89/0	.....	0 83/0	.....	0 76/4	.....	.....
23	1 20/0	1 00/2	1 17/2	0 98/2	1 12/2	0 93/2	1 08/2	0 88/2	1 03/0	0 82/2	0 98/2	0 76/2	0 94/0	.....
24	1 19/1	1 01/0	1 16/1	0 99/6	1 11/1	0 94/0	1 07/3	.....	1 02/3	.....	0 98/3	.....	0 94/0	.....
25	1 18/5	0 99/4	1 15/7	0 97/4	1 11/0	0 93/4	1 06/6	.....	1 02/0	.....	0 97/0	.....	0 94/0	.....
26	1 17/4	1 00/6	1 14/6	0 98/6	1 10/2	0 94/2	1 06/4	0 89/6	1 02/0	.....	0 96/4	.....	0 94/0	.....
27	1 14/6	1 01/6	1 12/0	0 99/6	1 08/0	0 95/2	1 04/0	0 90/6	0 99/4	.....	0 94/0	.....	0 90/0	.....
28	1 16/2	.....	1 13/4	.....	1 08/6	.....	1 05/0	.....	1 00/0	.....	0 95/0	.....	0 91/0	.....
29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30	1 15/7	1 03/4	1 13/0	1 01/4	1 08·2	0 97/0	1 05/2	0 90/4	.....	0 85/4	.....	0 80/4	.....	0 75/4
Décembre.														
1	1 17/0	1 02/6	1 14/1	0 99/6	1 09/1	0 94/6	1 05/5	.....	1 00/5	.....	0 95/0	.....	0 91/0	.....
2	1 17/2	1 05/2	1 14/3	1 02/2	1 09/4	0 98/6	1 05/0	0 96/2	1 00/4	.....	0 95/4	.....	0 91/4	.....
3	1 16/5	1 05/6	1 13/6	1 02/6	1 08/6	0 99/2	1 04/4	0 96/6	0 99/4	.....	0 94/4	.....	0 90/4	.....
4	1 16/6	1 08/2	1 14/0	1 05/2	1 09/0	1 01/6	1 05/6	0 99/2	1 00/2	.....	0 95/2	.....	0 91/2	.....
5	1 17/2	.....	1 14/4	.....	1 09/4	.....	1 05/2	.....	1 00/2	.....	0 95/2	.....	0 91/2	.....
6	.....	1 12/4	.....	1 09/4	.....	1 06/0	.....	1 03/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	1 17/2	1 09/4	1 14/6	1 06/4	1 09/4	1 03/0	1 05/6	1 00/4	1 00/4	.....	0 95/4	.....	0 90/4	.....
8	1 10/6	1 08/6	1 13/6	1 05/6	1 08/6	1 02/2	1 04/6	1 00/2	0 99/6	.....	0 94/6	.....	0 90/6	.....
9	1 16/0	1 07/2	1 13/0	1 04/6	1 08/0	1 01/2	1 04/0	0 99/2	0 99/0	.....	0 94/0	.....	0 90/0	.....
10	1 15/5	1 05/0	1 12/5	1 02/4	1 07/5	0 99/0	1 03/5	0 97/0	0 98/5	.....	0 93/5	.....	0 89/5	.....
11	1 16/3	1 05/2	1 13/3	1 02/6	1 08/3	0 99/2	1 04/7	0 94/2	0 99/7	.....	0 94/7	.....	0 89/7	.....
12	1 17/2	.....	1 14/2	.....	1 09/2	.....	1 05/6	.....	1 00/6	.....	0 95/6	.....	0 92/2	.....
13	.....	1 07/6	.....	1 04/6	.....	1 01/2	.....	0 97/2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	1 17/0	1 07/6	1 14/0	1 05/2	1 09/0	1 02/2	1 05/4	0 97/6	1 00/4	.....	0 95/4	.....	0 91/0	.....
15	1 17/6	1 07/6	1 14/6	1 05/2	1 10/2	1 00/6	1 06/2	0 97/6	1 01/2	.....	0 95/2	.....	0 92/0	.....
16	1 17/6	1 08/6	1 14/6	1 06/0	1 10/2	1 02/2	1 06/4	0 99/0	1 01/6	.....	0 96/6	.....	0 92/4	.....
17	1 18/4	1 09/2	1 15/4	1 06/4	1 11/0	1 03/2	1 07/0	0 99/4	1 02/4	.....	0 97/4	.....	0 93/4	.....
18	1 18/6	1 10/4	1 15/6	1 07/4	1 11/2	1 04/4	1 07/4	1 01/0	1 02/6	.....	0 97/6	.....	0 93/6	.....
19	1 20/6	.....	1 17/6	.....	1 13/3	.....	1 09/4	.....	1 04/6	.....	0 99/6	.....	0 95/6	.....
20	.....	1 12/0	.....	1 09/4	.....	1 05/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	1 21/6	1 16/2	1 18/6	1 13/6	1 14/2	1 08/6	1 10/4	1 04/6	1 05/6	0 96/6	1 00/6	0 88/6	0 96/6	.....
22	1 22/4	1 12/6	1 19/4	1 10/4	1 15/0	1 06/6	1 11/0	1 01/6	1 06/0	.....	1 01/4	.....	0 97/4	.....
23	1 21/4	1 14/4	1 18/4	1 11/4	1 14/0	1 06/4	.....	1 04/0	.....	0 96/0	.....	.....	.....	.....
24	1 21/2	1 16/4	1 18/2	1 13/4	1 13/6	1 08/4	1 09/2	1 04/0	1 04/6	.....	.....	.....	.....	.....
25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Date.	N° 1 du nord,		N° 2 du nord.		N° 3 du nord,		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Décembre—*Fin.*	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
26														
27		1 15/4		1 12/4		1 08/4		1 04/4		0 95/4		0 85/4		0 75/4
28	1 00/4	1 13/2	1 17/4	1 10/2	1 13/0	1 05/6	1 08/6	1 02/4	1 04/2	0 93/2	0 99/4	0 83/2	0 95/4	0 73/2
29	1 22/0	1 13/4	1 19/0	1 11/0	1 14/4	1 06/0	1 10/2	1 02/4	1 06/0	0 93/4	1 01/0	0 83/4	0 97/0	0 73/4
30	1 22/0	1 15/4	1 19/0	1 13/0	1 14/4	1 08/0	1 10/4	1 04/0	1 06/0	0 95/4	1 01/0	0 85/4	0 97/0	0 75/4
31	1 22/4	1 15/0	1 19/4	1 12/0	1 15/0	1 06/0	1 11/0	1 04/0	1 06/4	0 95/0	1 01/4	0 85/0	0 97/4	0 75/0
Janvier.														
1														
2														
3		1 13/0		1 10/4		1 05/4		1 02/0		0 93/0		0 83/0		0 73/0
4	1 26/6	1 15/6	1 23/6	1 13/4	1 19/2	1 08/4	1 15/2	1 05/0	1 11/0	0 96/0	1 06/0	0 86/0	1 02/0	0 76/0
5	1 29/0	1 16/0	1 26/0	1 13/0	1 22/0	1 09/4	1 18/0	1 06/0	1 13/4	0 96/0	1 09/0	0 87/0	1 04/0	0 76/0
6	1 27/4	1 16/0	1 24/6	1 13/4	1 20/6	1 09/6	1 16/6	1 06/2	1 12/2	0 97/6	1 08/0	0 87/6	1 04/0	0 77/6
7	1 29/2	1 14/6	1 26/4	1 12/2	1 22/6	1 08/4	1 18/4	1 05/0	1 14/2	0 97/4	1 09/6	0 87/4	1 05/6	0 77/4
8	1 32/6	1 16/0	1 29/6	1 13/0	1 25/6	1 09/4	1 22/0	1 06/0	1 17/6	0 98/0	1 12/6	0 88/0	1 08/6	0 78/0
9	1 32/0		1 29/0		1 25/2		1 21/2		1 17/0		1 12/0		1 08/0	
10		1 15/2		1 12/4		1 09/2		1 05/2		1 97/6		0 87/6		0 77/6
11	1 29/2	1 17/4	1 26/2	1 15/0	1 22/4	1 11/4	1 19/0	1 07/6	1 15/0	1 00/4	1 10/0	0 90/4	1 05/4	0 80/4
12	1 32/5	1 19/1	1 29/5	1 16/3	1 26/3	1 13/1	1 22/3	1 09/1	1 18/0	1 01/5	1 13/5	0 91/5	1 09/0	0 81/5
13	1 34/2	1 19/2	1 31/2	1 16/6	1 28/0	1 13/4	1 24/0	1 09/2	1 20/0	1 01/6	1 15/0	0 91/6	1 11/0	0 81/6
14	1 35/6	1 19/3	1 32/6	1 16/5	1 29/6	1 14/1	1 25/4	1 09/3	1 21/4	1 02/1	1 16/4	0 92/1	1 12/0	0 82/1
15	1 39/0	1 20/3	1 36/0	1 17/5	1 33/0	1 14/7	1 29/0	1 10/3	1 25/0	1 02/7	1 20/4	0 92/7	1 15/4	0 82/7
16	1 28/0		1 35/0		1 32/2		1 28/0		1 23/6		1 19/6		1 15/6	
17		1 21/6		1 19/2		1 16/6		1 12/0		1 05/0		0 95/0		0 85/0
18	1 38/6	1 25/4	1 36/2	1 22/6	1 33/6	1 20/6	1 30/0	1 15/6	1 26/0	1 08/6	1 22/0	0 98/6	1 18/0	0 88/6
19	1 36/6	1 24/4	1 34/0	1 21/6	1 31/4	1 19/4	1 27/6	1 14/4	1 23/6	1 07/4	1 19/2	0 97/4	1 15/2	0 87/4
20	1 37/6	1 24/1	1 35/0	1 21/5	1 32/6	1 19/3	1 29/0	1 14/7	1 25/0	1 07/7	1 21/0	0 98/3	1 17/0	0 88/3
21	1 38/0	1 26/4	1 35/4	1 24/0	1 33/2	1 21/6	1 29/2	1 17/2	1 25/6	1 10/2	1 21/2	1 00/2	1 17/2	0 90/2
22	1 38/2	1 27/0	1 35/4	1 24/4	1 33/4	1 22/4	1 29/4	1 17/6	1 25/6	1 10/6	1 21/6	1 03/2	1 17/6	0 96/2
23	1 38/6		1 36/0		1 34/0		1 30/0		1 26/4		1 22/4		1 18/4	
24		1 27/5		1 25/1		1 23/1		1 18/7		1 11/7		1 04/7		0 98/7
25	1 39/4	1 29/6	1 37/0	1 27/2	1 35/2	1 25/2	1 30/4	1 21/2	1 26/4	1 14/2	1 23/0	1 07/6	1 19/0	1 01/6
26	1 40/3	1 29/1	1 38/4	1 26/5	1 36/0	1 24/5	1 31/4	1 20/5	1 28/0	1 13/5	1 24/0	1 07/1	1 20/0	1 01/1
27	1 42/0	1 29/6	1 40/6	1 27/2	1 38/0	1 25/2	1 33/0	1 21/2	1 28/2	1 14/6	1 24/2	1 08/2	1 20/2	1 01/6
28	1 44/0	1 28/5	1 42/6	1 25/7	1 40/4	1 23/7	1 35/4	1 19/3	1 31/4	1 12/3	1 28/0	1 06/3	1 23/4	0 99/3

29	1 42/4	1 26/1	1 41/0	1 23/5	1 38/4	1 21/1	1 34/4	1 17/1	1 30/2	1 10/1	1 26/2	1 04/1	1 22/2	0 97/1
30	1 45/4	.....	1 44/2	.....	1 41/4	.....	1 37/0	.....	1 33/0	.....	1 29/0	.....	.....	.....
31	.....	1 23/5	.....	1 21/1	.....	1 18/5	.....	1 14/5	.....	1 07/5	.....	1 01/5	.....	0 94/5
Février.														
1	1 49/6	1 26/5	1 48/4	1 24/1	1 46/0	1 21/5	1 41/4	1 17/5	1 37/2	1 10/5	1 32/6	1 04/5	.....	0 97/5
2	1 53/6	1 25/0	1 52/6	1 22/4	1 49/6	1 20/0	1 45/4	1 16/0	1 41/4	1 09/0	1 37/0	1 03/0	.....	0 96/0
3	1 50/6	1 25/5	1 49/6	1 23/1	1 46/6	1 20/5	.....	1 16/5	.....	1 09/5	.....	1 03/5	.....	0 96/5
4	1 53/0	1 27/5	1 52/0	1 25/1	1 48/6	1 22/5	1 44/4	1 18/5	1 40/2	1 11/1	1 36/2	1 05/1	.....	0 98/1
5	1 55/4	1 27/2	1 54/4	1 24/6	1 51/2	1 22/2	1 46/6	1 18/2	1 41/6	1 10/6	1 37/6	1 04/6	.....	0 97/6
6	1 55/7	.....	1 54/3	.....	1 51/1	.....	1 46/3	.....	1 41/7	.....	1 37/7	.....	.....	.....
7	.....	1 23/0	.....	1 20/4	.....	1 18/0	.....	1 14/0	.....	1 06/4	.....	1 00/4	.....	0 93/4
8	1 55/0	1 25/1	1 53/0	1 22/5	1 49/6	1 20/1	1 45/2	1 16/1	1 40/6	1 08/5	1 36/6	1 02/5	1 33/0	0 95/5
9	1 55/0	1 22/5	1 53/0	1 20/1	1 50/0	1 17/5	1 46/0	1 13/5	1 42/0	1 06/5	1 37/6	1 00/1	1 33/6	0 93/1
10	1 54/4	1 22/6	1 52/4	1 20/2	1 49/6	1 17/4	1 45/4	1 13/4	1 41/4	1 06/4	1 37/4	1 00/4	1 33/2	0 93/4
11	1 53/2	1 24/0	1 51/2	1 21/3	1 48/2	1 19/0	1 44/0	1 15/0	1 40/0	1 08/0	1 35/6	1 01/4	1 31/4	0 94/4
12	1 51/2	1 24/4	1 49/0	1 22/0	1 46/0	1 19/4	1 42/2	1 15/4	1 38/4	1 08/4	1 34/4	1 02/0	.....	0 95/0
13	1 48/6	.....	1 46/2	.....	1 43/4	.....	1 40/0	.....	1 36/0	.....	1 32/0	.....	.....	.....
14	.....	1 23/2	.....	1 21/0	.....	1 18/0	.....	1 14/0	.....	1 07/0	.....	1 00/4	.....	0 93/4
15	1 52/4	1 24/1	1 50/2	1 21/7	1 47/2	1 18/7	1 43/6	1 14/7	1 39/6	1 07/7	1 35/6	1 01/3	.....	0 95/3
16	1 56/0	1 25/7	1 54/2	1 23/5	1 51/0	1 20/5	1 46/6	1 16/5	1 42/4	1 09/7	1 38/0	1 03/7	.....	0 96/7
17	1 55/2	1 25/3	1 53/2	1 23/1	1 50/0	1 20/1	1 45/6	1 16/1	1 41/2	1 09/1	1 37/2	1 03/1	.....	0 96/1
18	1 56/0	1 26/2	1 54/1	1 24/0	1 50/4	1 21/2	1 46/2	1 17/2	1 42/2	1 09/6	1 38/2	1 03/6	.....	0 96/6
19	1 56/6	1 24/6	1 55/0	1 22/4	1 51/2	1 19/6	1 47/0	1 15/6	1 42/6	1 08/6	1 38/6	1 02/6	1 33/6	.....
20	1 56/0	.....	1 54/3	.....	1 50/6	.....	1 46/2	.....	1 42/0	.....	1 38/0	.....	1 33/0	.....
21	.....	1 22/2	.....	1 19/6	.....	1 17/2	.....	1 13/4	.....	1 06/0	.....	1 00/0	.....	0 94/0
22	1 53/0	1 18/7	1 51/0	1 16/5	1 47/2	1 14/1	1 43/0	1 10/3	1 39/0	1 02/7	1 35/0	0 96/0	.....	0 90/7
23	1 52/2	1 20/0	1 50/4	1 17/4	1 46/6	1 15/0	1 42/4	1 11/2	1 38/0	1 03/6	1 35/0	0 97/6	1 29/0	0 91/6
24	1 53/2	1 14/7	1 51/4	1 12/3	1 47/6	1 00/7	1 43/6	1 06/1	1 39/2	0 98/5	1 34/2	0 92/5	1 31/0	0 86/5
25	1 52/2	1 16/6	1 50/2	1 14/0	1 46/6	1 11/6	1 42/4	1 08/0	1 37/6	1 00/2	1 34/6	0 94/2	.....	0 88/2
26	1 48/6	1 11/0	1 46/4	1 08/2	1 43/4	1 06/0	1 39/0	1 02/2	1 34/4	0 94/3	1 30/4	0 88/4	.....	0 82/4
27	1 52/4	.....	1 50/6	.....	1 47/2	.....	1 43/0	.....	1 38/6	.....	1 34/6	.....	1 29/6	.....
28	.....	1 05/4	.....	1 02/6	.....	1 00/6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	.....	1 09/6	.....	1 07/0	.....	1 05/0	.....	1 01/2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mars.														
1	1 48/4	1 08/3	1 46/4	1 05/4	1 43/0	1 03/4	1 38/6	0 99/6	1 34/0	0 91/6	1 30/0	.....	1 25/0	.....
2	1 42/6	1 08/3	1 40/6	1 05/5	1 37/4	1 03/5	1 33/2	1 00/1	1 29/0	0 91/5	1 25/0	0 84/5	1 20/0	.....
3	1 43/4	1 11/3	1 41/4	1 08/5	1 38/4	1 06/5	1 34/0	1 03/3	1 29/6	0 94/5	1 25/6	0 87/5	1 20/6	.....
4	1 40/1	1 10/5	1 38/1	1 07/6	1 35/1	1 05/6	1 31/0	1 02/6	1 26/4	0 93/6	1 22/4	0 86/6	1 17/4	.....
5	1 36/2	.....	1 34/2	.....	1 31/6	.....	1 27/2	.....	1 22/6	.....	1 18/6	.....	1 13/6	.....
6	1 40/0	1 13/1	1 38/0	1 10/3	1 35/2	1 08/3	1 30/6	1 05/1	1 26/2	0 96/1	1 22/2	0 89/1	1 17/2	.....
7	.....	1 11/0	.....	1 08/2	.....	1 06/2	.....	1 03/2	.....	0 94/0	.....	0 87/0	.....	.....
8	1 44/6	1 08/5	1 43/0	1 05/7	1 40/2	1 03/5	1 35/4	1 00/5	1 31/0	0 91/3	1 27/0	0 84/3	1 22/0	.....
9	1 50/0	1 09/2	1 48/4	1 06/4	1 45/6	1 04/2	1 40/6	1 01/4	1 36/0	0 92/0	1 32/0	0 85/0	1 27/0	.....
10	1 47/6	1 10/5	1 46/4	1 07/7	1 43/6	1 05/7	1 38/2	1 02/7	1 33/6	0 93/3	1 29/6	0 86/3	1 24/6	.....
11	1 48/6	1 08/6	1 47/4	1 06/0	1 44/6	1 04/0	1 39/5	1 01/0	1 35/6	0 91/4	1 31/6	0 84/4	1 26/6	.....
12	1 50/6	.....	1 49/6	.....	1 46/6	.....	1 41/4	.....	1 37/4	.....	1 33/4	.....	1 29/0	.....
13	1 51/0	1 07/5	1 50/0	1 04/6	1 47/2	1 02/6	1 41/6	0 99/6	1 38/0	0 90/2	1 34/0	0 83/6	1 29/0	.....
14	.....	1 07/6	.....	1 05/0	.....	1 02/7	.....	0 99/7	.....	0 90/3	.....	0 83/3	.....	0 78/3

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Date.	N° 1 du nord.		N° 2 du nord.		N° 3 du nord.		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Mars—*Fin.*	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
15	1 54/0	1 08/4	1 53/0	1 05/4	1 50/0	1 03/4	1 44/6	1 00/4	1 41/0	0 91/4	1 37/0	0 84/4	.....	0 79/4
16	1 53/2	1 09/6	1 52/2	1 06/6	1 49/6	1 04/6	1 44/0	1 01/6	1 40/0	0 92/6	1 36/0	0 85/6	1 31/6	0 80/6
17	1 51/2	1 06/7	1 50/2	1 03/7	1 47/4	1 01/7	1 42/0	0 98/7	1 37/6	0 89/7	1 33/6	0 81/7	1 29/0	0 76/7
18	1 53/0	1 06/0	1 52/2	1 03/0	1 49/0	1 01/0	1 43/4	0 98/0	1 39/2	0 89/0	1 35/2	0 81/0	.....	0 76/0
19	1 52/2	.....	1 51/6	.....	1 48/4	.....	1 42/6	.....	1 38/4	.....	1 34/4	.....	.....	.....
20	1 52/0	1 08/6	1 51/4	1 05/6	1 48/4	1 03/6	1 42/4	1 00/6	1 38/6	0 91/6	1 34/6	.....	.....	.....
21	.....	1 08/2	.....	1 05/4	.....	1 03/2	.....	1 00/0	.....	0 91/0	.....	0 83/0	.....	.....
22	.....	1 08/0	1 48/2	1 05/2	1 45/2	1 02/6	1 39/2	0 99/6	1 34/6	0 90/4	1 30/6	0 82/4	.....	0 77/4
23	1 51/4	1 07/7	1 50/2	1 05/1	1 47/2	1 02/3	1 42/2	0 99/5	1 37/2	0 90/3	1 33/2	0 82/3	.....	0 77/3
24	1 51/2	1 07/4	1 50/0	1 05/0	1 47/0	1 02/2	1 42/0	0 99/4	1 37/0	0 90/2	1 33/0	0 82/2	.....	0 76/2
25	1 50/0	1 07/4	1 49/0	1 05/0	1 46/2	1 02/2	1 41/2	0 99/6	1 36/2	0 90/2	1 32/2	0 82/2	.....	0 77/2
26	1 46/6	.....	1 45/6	.....	1 43/0	.....	1 38/0	.....	1 33/0	.....	1 29/0	.....	.....	.....
27	1 45/7	1 09/0	1 45/0	1 06/3	1 42/1	1 03/4	1 37/1	1 00/6	1 32/1	0 91/4	1 28/1	0 83/4	.....	0 78/4
28	.....	1 11/1	.....	1 08/5	.....	1 05/7	.....	1 03/1	.....	0 94/1	.....	0 85/5	.....	0 80/5
29	1 47/4	1 10/5	1 46/6	1 08/2	1 44/0	1 05/5	1 38/6	1 02/7	1 34/6	0 93/7	1 29/6	0 85/5	1 25/6	0 80/3
30	1 50/2	1 12/2	1 49/4	1 09/6	1 46/6	1 06/7	1 41/6	1 04/3	1 38/0	0 95/3	1 33/4	0 89/3	1 28/4	0 84/3
31	1 49/1	1 12/4	1 48/6	1 10/0	1 46/0	1 07/1	1 41/0	1 04/5	1 37/2	0 95/5	1 32/6	0 87/5	1 27/6	0 82/5
Avril.														
1	1 49/6	1 14/7	1 49/0	1 12/4	1 46/2	1 09/5	1 41/2	1 07/1	1 37/4	0 98/1	1 33/0	0 90/1	1 28/0	0 85/1
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	1 50/7	1 19/0	1 50/1	1 16/6	1 47/4	1 13/0	1 42/4	1 11/0	1 38/4	1 02/2	1 34/4	0 94/2	1 29/0	0 89/2
4	.....	1 18/2	.....	1 16/0	.....	1 12/4	.....	1 10/2	.....	1 01/6	.....	0 93/6	.....	0 88/6
5	1 52/2	1 16/3	1 51/5	1 14/2	1 48/6	1 10/4	1 43/6	1 08/2	1 28/6	0 99/6	1 35/6	0 91/6	.....	0 86/6
6	1 52/1	1 15/7	1 51/5	1 13/6	1 48/4	1 10/0	1 44/0	1 07/6	1 40/0	0 99/2	1 36/0	0 91/2	.....	0 86/2
7	1 50/4	1 15/0	1 50/0	1 12/7	1 46/7	1 09/1	1 41/7	1 06/7	1 38/3	0 98/3	1 34/3	0 90/3	1 28/5	0 85/3
8	1 49/2	1 12/7	1 48/4	1 10/6	1 45/3	1 07/0	1 40/5	1 04/6	1 37/3	0 96/2	1 33/3	0 88/2	.....	0 83/2
9	1 51/0	.....	1 50/1	.....	1 47/2	.....	1 42/2	.....	1 39/0	.....	1 35/0	.....	.....	.....
10	1 50/7	1 13/7	1 50/0	1 12/0	1 47/1	1 08/2	1 42/1	1 05/6	1 38/7	0 97/2	1 34/7	0 89/2	.....	0 84/2
11	.....	1 15/5	.....	1 13/7	.....	1 09/7	.....	1 07/1	.....	0 95/5	.....	0 90/5	.....	0 85/5
12	1 52/0	1 16/4	1 51/1	1 14/6	1 48/2	1 10/6	1 43/2	1 07/6	1 40/0	0 99/2	1 36/0	0 91/2	.....	0 86/2
13	1 52/4	1 14/0	1 51/4	1 12/2	1 48/4	1 08/2	1 43/4	1 05/2	1 40/2	0 96/6	1 36/2	0 88/6	.....	0 83/6
14	1 55/5	1 13/6	1 54/5	1 11/6	1 51/7	1 07/6	1 46/5	1 05/0	1 43/7	0 96/2	1 39/7	0 88/2	.....	0 83/2
15	1 56/4	1 14/0	1 55/4	1 12/2	1 52/6	1 08/2	1 47/6	1 05/6	1 44/6	0 96/6	1 40/6	0 88/6	.....	0 84/0
16	1 57/7	.....	1 56/7	.....	1 54/1	.....	1 49/1	.....	1 46/1	.....	1 42/1	.....	.....	.....
17	1 58/0	1 13/3	1 57/2	1 11/5	1 54/6	1 07/5	1 49/6	1 05/1	1 46/4	0 96/3	1 42/4	0 88/3	.....	0 83/3

18		1 14/3		1 12/5		1 08/5		1 06/1		0 97/3		0 89/3		0 84/3
19	1 60/5	1 13/5	1 59/4	1 11/7	1 57/2	1 07/7	1 51/6	1 05/7	1 49/0	0 96/5	1 45/0	0 88/5		0 83/5
20	1 57/7	1 14/7		1 13/0		1 09/0		1 06/7		0 97/5		0 89/5		0 84/5
21	1 58/3		1 57/0		1 54/6		1 50/0		1 46/4		1 42/4			
22	1 58/3	1 13/6	1 57/0	1 12/0	1 54/4	1 08/0	1 50/0	1 05/6	1 46/4	0 96/6	1 42/4	0 88/6		0 83/2
23	1 61/2		1 59/5		1 57/3		1 52/5		1 48/5		1 44/5			
24	1 63/7	1 13/3	1 62/2	1 11/1	1 60/0	1 07/3	1 55/2	1 05/5		0 97/1		0 89/1		0 84/4
25		1 15/0		1 12/0		1 08/7		1 06/4		0 99/0		0 91/0		0 85/0
26	1 63/5	1 15/6	1 61/6	1 13/2	1 59/4	1 09/2		1 07/2		0 99/6		0 91/2		0 85/2
27	1 61/2	1 15/5	1 59/1	1 12/7	1 56/4	1 08/7		1 06/5		0 98/3		0 91/7		0 85/7
28	1 63/2	1 16/2	1 61/2	1 13/3	1 58/6	1 09/2		1 06/2		0 99/2		0 92/2		0 87/2
29	1 63/0	1 17/3	1 60/7	1 14/5	1 58/5	1 10/5		1 08/1		1 00/5		0 93/5		
30	1 62/1		1 60/0		1 57/6		1 52/2		1 47/2		1 43/2			
Mai.														
1	1 63/0	1 19/3	1 60/6	1 17/3	1 58/4	1 13/1	1 53/2	1 10/0	1 48/0	1 02/0	1 43/4	0 95/4		
2		1 17/7		1 15/5		1 11/1		1 08/5		1 00/5		0 93/5		
3		1 18/2		1 15/7		1 11/3		1 08/7		1 00/7		0 93/3		
4	1 64/0	1 17/0	1 61/6	1 14/4	1 59/2	1 10/0		1 06/4	1 49/0	0 98/4	1 44/6	0 91/4		
5	1 64/4	1 16/4	1 62/0	1 14/0		1 09/4		1 06/0		0 98/0		0 91/4		
6	1 63/2	1 18/1	1 60/3	1 15/7	1 57/2	1 11/5	1 50/4	1 07/7		0 99/7		0 92/7		
7	1 62/0		1 59/0		1 56/0		1 49/0							
8	1 59/0		1 56/0		1 53/0		1 46/6		1 40/6		1 35/6		1 30/6	
9		1 18/7		1 16/5		1 12/3		1 08/5		1 00/5		0 93/5		0 86/5
10	1 58/4	1 20/7	1 55/4	1 18/4	1 52/0	1 14/2	1 45/4	1 10/1	1 40/0	1 02/1	1 35/0	0 95/5		0 90/1
11	1 62/4	1 20/1	1 59/4	1 18/0	1 56/0	1 14/2	1 51/2	1 09/5	1 45/2	1 02/5	1 40/2	0 95/5		0 89/5
12	1 61/0	1 19/3	1 58/0	1 17/2	1 54/4	1 13/3	1 50/0	1 09/1	1 45/0	1 02/1	1 40/0	0 95/1		0 89/5
13	1 60/2	1 19/7	1 57/2	1 17/7	1 54/0	1 14/0	1 50/2	1 09/5	1 44/2	1 02/7	1 39/2	0 95/5		0 91/1
14	1 58/1		1 55/1		1 52/1		1 48/1		1 42/5		1 37/5			
15	1 59/1	1 19/3	1 56/1	1 17/4	1 53/1	1 13/6	1 49/1	1 09/2	1 43/4	1 02/4	1 38/4	0 95/2		0 90/6
16		1 19/4		1 17/6		1 14/1		1 09/4		1 02/6		0 95/6		0 91/0
17	1 60/4	1 18/3	1 57/4	1 16/7	1 55/0	1 13/1	1 50/4	1 08/3	1 45/0	1 01/5	1 40/0	0 95/3		0 89/7
18	1 58/4	1 15/6	1 55/4	1 14/4	1 52/4	1 10/4	1 48/4	1 05/7	1 43/6	0 99/2	1 39/6	0 92/6		0 87/6
19	1 58/6	1 15/4	1 55/6	1 14/2	1 52/6	1 10/2	1 48/6	1 05/5	1 43/6	0 99/0	1 39/6	0 92/4		0 87/4
20	1 58/7	1 15/0	1 55/7	1 13/4	1 53/3	1 09/6	1 49/3	1 04/4	1 43/7	0 98/4	1 39/7	0 92/0		0 87/0
21	1 58/7		1 55/7		1 53/1		1 49/1		1 43/7		1 39/7		1 23/7	
22	1 58/0	1 13/0	1 55/0	1 11/4	1 52/4	1 07/6	1 48/4	1 02/4	1 43/0	0 96/4	1 39/0	0 90/1	1 33/0	0 85/0
28		1 13/5		1 12/2		1 08/5		1 03/1		0 97/1		0 91/5		0 85/5
24														
25	1 58/0	1 15/6	1 15/0	1 14/4	1 52/4	1 10/2	1 48/4	1 03/6	1 43/0	0 99/0	1 39/0	0 92/4	1 33/0	0 87/4
26	1 55/3	1 16/4	1 52/3	1 15/3	1 49/5	1 10/1	1 45/7	1 05/1	1 39/7	0 99/7	1 34/7	0 94/3		0 88/3
27	1 53/5	1 14/0	1 50/5	1 12/6	1 47/5	1 07/6		1 03/2	1 37/5	0 97/4	1 33/5	0 92/0		0 86/0
28	1 52/5		1 49/5		1 45/3		1 41/3		1 34/3		1 29/3			
29		1 12/6	1 46/2	1 11/1	1 42/6	1 06/6	1 38/6	1 02/0	1 31/6	0 96/0	1 26/0	0 90/4		0 84/4
30		1 13/1		1 11/3		1 06/3		1 01/1		0 95/5		0 90/1		0 84/1
31	1 44/2	1 11/6	1 41/2	1 11/0	1 37/6	1 06/2	1 33/6	1 00/6	1 28/2	0 95/4	1 23/2	0 90/0		0 84/0
Juin.														
1		1 10/5		1 09/7		1 05/3		1 00/1		0 94/5		0 89/1		0 83/1
2		1 09/2		1 08/4		1 04/4		0 99/4		0 93/4		0 88/0		0 82/0

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Date.	N° 1 du nord.		N° 2 du nord.		N° 3 du nord.		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Juin—*Fin.*	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
3														
4														
5		1 09/3		1 08/4		1 04/4		0 99/6		0 93/4		0 88/6		0 82/2
6		1 10/6		1 09/7		1 05/7		1 01/7		0 94/7		0 90/3		0 84/3
7		1 10/2		1 09/4		1 05/2		1 00/4		0 94/2		0 89/6		0 83/6
8		1 11/1		1 10/4		1 06/0		1 01/2		0 94/6		0 90/6		0 84/6
9		1 13/5		1 13/0		1 08/4		1 03/6		0 97/2		0 93/6		0 87/6
10		1 10/6		1 10/0		1 05/4		1 00/2		0 94/2		0 90/6		0 84/6
11														
12		1 09/3		1 08/5		1 04/1		0 98/7		0 92/3		0 89/3		0 83/3
13		1 10/5		1 09/7		1 05/3		1 00/3		0 93/5		0 90/5		0 84/5
14		1 09/7		1 08/7		1 04/3		0 99/3		0 93/1		0 89/3		0 83/3
15		1 10/6		1 09/6		1 05/4		1 00/4		0 94/2		0 90/2		0 84/2
16		1 10/1		1 08/7		1 04/7		0 99/7		0 96/3		0 89/7		0 86/7
17		1 09/1		1 08/1		1 03/7		0 98/5		0 91/7		0 88/7		0 82/7
18														
19		1 10/6		1 09/4		1 05/4		1 00/2		0 93/4		0 90/4		0 84/4
20		1 11/2		1 10/1		1 06/0		1 00/6		0 94/2		0 91/2		0 85/2
21		1 11/1		1 09/5		1 05/5		1 00/3		0 94/3		0 90/7		0 84/7
22		1 10/7		1 09/3		1 05/2		1 00/0		0 93/6		0 90/6		0 84/6
23		1 10/0		1 08/3		1 04/4		0 99/1		0 92/7		0 89/7		0 83/7
24		1 10/5		1 09/0		1 05/2		0 99/6		0 94/0		0 90/4		0 84/4
25														
26		1 10/7		1 09/1		1 05/3		0 99/7		0 94/1		0 90/5		0 85/5
27		1 11/3		1 09/5		1 05/7		1 00/4		0 94/5		0 91/1		0 86/1
28		1 10/7		1 09/0		1 05/3		1 00/0		0 94/1		0 90/5		0 85/5
29		1 11/2		1 09/3		1 05/7		1 00/3		0 94/4		0 91/0		0 86/0
30		1 11/7		1 10/0		1 06/4		1 01/0		0 95/1		0 91/5		0 86/5
31														
Juillet.														
1														
2	1 32/6		1 29/6		1 25/6									
3	1 31/2	1 13/6	1 28/2	1 11/7	1 24/2	1 08/3		1 02/7		0 96/7		0 93/3		0 88/3
4		1 13/3		1 11/6		1 08/2		1 02/4		0 96/4		0 93/0		0 88/0
5	1 28/4	1 12/4	1 25/4	1 10/6	1 21/0	1 07/4	1 17/0	1 01/6		0 95/6		0 92/2		0 87/2

6	1 29/0		1 12/0		1 26/0		1 10/3		1 21/0		1 07/1		1 01/4		0 95/3	
7	1 30/1		1 13/1		1 27/2		1 11/5		1 22/0		1 08/2		1 02/5		0 96/4	
8	1 34/0		1 14/6		1 31/4		1 13/2		1 26/0		1 10/0		1 04/3		0 98/2	
9	1 37/4				1 35/0				1 30/0							
10	1 34/2		1 15/0		1 31/6		1 13/2		1 26/2		1 10/2		1 04/5		0 98/4	
11			1 14/3				1 12/5				1 09/5		1 04/0		0 97/7	
12	1 35/3		1 16/4		1 32/7		1 14/6		1 27/7		1 11/6		1 06/1		1 00/1	
13	1 36/6		1 17/1		1 33/6		1 15/1		1 28/6		1 12/3		1 05/6		1 00/5	
14	1 37/7		1 15/4		1 34/7		1 13/4		1 30/1		1 10/4		1 05/1		0 99/0	
15	1 38/4		1 17/0		1 35/5		1 15/0		1 30/6		1 12/0		1 06/5		1 00/4	
16	1 38/4				1 35/5				1 30/7							
17	1 39/4		1 16/4		1 36/5		1 14/4		1 31/7		1 11/4		1 05/4		1 00/2	
18			1 15/6				1 13/6				1 10/4		1 05/0		0 99/4	
19	1 40/0		1 15/0		1 37/0		1 13/6		1 32/6		1 10/2	1 25/0	1 05/0	1 18·0	0 99/0	1 10·0
20	1 37/0		1 18/0		1 33/0		1 16/0		1 28/1		1 12/6		1 07/4		1 01/4	
21	1 34/4		1 17/6		1 31/4		1 15/6		1 26/4		1 11/7		1 06/7		1 00/7	
22	1 36/4		1 19/4		1 33/4		1 17/4		1 28/6		1 13/4		1 09/2		1 03/0	
23	1 37/0				1 34/0				1 29/3							
24	1 39/2		1 22/0		1 36/2		1 19/4		1 31/4		1 15/0		1 11/6		1 05/4	
25			1 20/4				1 18/0				1 13/4		1 10/2		1 05/4	
26	1 37/0		1 21/1		1 34/0		1 18/7		1 29/2		1 14/7		1 10/7		1 05/4	
27	1 36/4		1 25/6		1 33/4		1 23/4		1 28/6		1 19/4		1 15/4		1 05/4	
28	1 32/6		1 26/4		1 29/6		1 24/2		1 24/6		1 20/0		1 16/4		1 05/4	
29	1 27/4		1 25·3		1 24/4		1 22/3		1 19/4		1 17/3		1 16/4		1 05/4	
30	1 27/4				1 24/4				1 19/4							
31	1 27/0		1 25/2		1 24/0		1 22/2		1 19/0		1 18/4	1 08/0	1 14/6		1 09/2	
Août.																
1			1 28/2				1 26/0				1 21/2		1 17/6		1 11/6	
2	1 28/4		1 33/4		1 25/4		1 31/2		1 21/0		1 26/3	1 11/0	1 23/2	1 00/0	1 17/4	
3	1 28/4		1 34/0		1 26/0		1 31/6		1 21/0		1 27/2	1 12/0	1 23/4		1 17/4	
4	1 31/0		1 39/0		1 29/0		1 36/6		1 23/0		1 32/2	1 14/0	1 28/4	1 07/0	1 22/0	0 98·0
5	1 32/0		1 38/7		1 30/0		1 36/7		1 25/0		1 32/3	1 16/0	1 28/5	1 07/0	1 22/5	1 00·0
6	1 32/0				1 30/0				1 26/0			1 18/0		1 10/0		
7	1 32/4		1 37/6		1 30/4		1 35/6		1 27/0		1 31/2	1 18/0	1 27/4		1 21/4	
8			1 39/1				1 36/7				1 32/3		1 28/5		1 22/5	
9			1 51/2				1 49/0				1 44/4		1 40/6		1 34/6	
10	1 32/4		1 51/4		1 31/0		1 49/2		1 28/0		1 44/6	1 18/0	1 41/0		1 35/0	
11	1 32/6		1 52/1		1 31/2		1 49/7		1 28/4		1 45/1	1 18/4	1 41/3	1 10/0	1 35/3	1 02·0
12	1 34/0		1 51/6		1 32/0		1 49/3		1 28/4		1 44/4	1 18/2	1 41/3		1 34/6	
13					1 32/4							1 88/4				
14			1 45/4		1 29/0		1 43/2		1 26/4		1 38/0	1 15/0	1 41/5	1 09/0	1 28/2	
15			1 48/6				1 46/4				1 41/0		1 34/2		1 31/2	
16			1 46/6		1 25/0		1 44/4		1 25/0		1 38/6	1 15/0	1 31/6		1 27/6	
17			1 44/4		1 08/6		1 42/2		1 06/6		1 37/0		1 29/6		1 25/2	
18	1 08/2		1 50/2		1 06/2		1 48/2				1 42/6		1 35/4		1 31/6	
19	1 06/4		1 55/2		1 04/4		1 52/6				1 48/0		1 41/2		1 36/2	
20	1 03/0				1 01/0											
21	1 00/5		1 60/6		0 98/5		1 58/4				1 55/4		1 47/2		1 41/2	
22			1 58/0				1 56/0				1 52/4		1 45/0		1 39/4	

6	0 91/7		0 85/7													
7	0 93/0		0 87/0													
8	0 94/6		0 89/6													
9																
10	0 95/0		0 91/0													
11	0 94/3		0 90/3													
12	0 96/4		0 92/4													
13	0 97/1		0 93/1													
14	0 95/4		0 91/4													
15	0 97/0		0 93/0													
16																
17	0 96/4		0 92/4													
18	0 96/4		0 92/4													
19	0 96/4		0 92/4													
20	0 96/4		0 92/4													
21	0 96/4		0 92/4													
22	0 96/4		0 92/4													
23																
24	0 96/4		0 92/4													
25	0 96/4		0 92/4													
26	0 96/4		0 92/4													
27	1 01/6		0 92/4													
28	1 01/6		0 92/4													
29	1 01/6		0 92/4													
30																
31	1 01/6		0 92/4													
Août.																
1	1 04/2		0 97/2													
2	1 10/0		1 03/0													
3	1 08/4		1 02/4													
4	1 13/0		1 07/4													
5	1 13/0		1 07/4													
6																
7	1 13/0		1 07/4													
8	1 13/0		1 07/4													
9	1 13/0		1 07/4													
10	1 13/0		1 07/4													
11	1 23/6		1 18/3													
12	1 22/6		1 17/6													
13																
14	1 16/2		1 11/2													
15	1 19/2		1 14/2													
16	1 16/6		1 11/6													
17	1 14/2		1 09/2													
18	1 19/6		1 14/6													
19	1 23/6		1 18/6													
20																
21	1 29/2		1 24/2													
22	1 27/0		1 22/0													

RELEVÉ donnant les prix comparatifs du blé, achats au comptant, par classe, à Winnipeg, aux dates sous-mentionnées—*Fin.*

Date.	N° 1 du Nord.		N° 2 du Nord.		N° 3 du Nord.		N° 4.		N° 5.		N° 6.		Fourrager.	
Août—*Fin.*	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916	1915	1916
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
23	0 99/2	1 58/4	0 97/2	1 56/2	.....	1 52/6	.....	1 45/0	.....	1 39/6	.....	1 29/6	.....	1 21/6
24	0 98/0	1 57/5	0 96/0	1 55/3	.....	1 51/3	.....	1 44/3	.....	1 38/7	.....	1 28/7	.....	1 21/3
25	1 00/0	1 61/3	0 98/0	1 59/2	.....	1 55/2	.....	1 48/2	.....	1 42/6	.....	1 32/6	.....	1 25/6
26	0 99/3	1 59/7	0 97/3	1 57/6	.....	1 53/4	.....	1 46/6	.....	1 41/2	.....	1 31/2	.....	1 23/6
27	0 96/4	.....	0 94/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	0 96/6	1 50/6	0 94/6	1 57/6	.....	1 53/4	.....	1 37/6	.....	1 32/6	.....	1 22/6	.....	1 15/6
29	.....	1 54/3	.....	1 57/6	.....	1 48/3	.....	1 41/7	.....	1 36/7	.....	1 26/7	.....	1 19/7
30	0 94/2	1 52/6	0 92/2	1 50/0	.....	1 46/0	.....	1 39/4	.....	1 34/4	.....	1 24/4	.....	1 17/4
31	0 94/4	1 55/7	0 92/4	1 53/7	.....	1 48/7	.....	1 42/1	.....	1 36/7	.....	1 26/7	.....	1 19/7

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Le tableau suivant donne le cours mensuel des achats au comptant de blé n° 1 du nord, en entrepôt à Fort-William, pour les années de récolte sous-mentionnées:—

Mois.	1915–16.	1914–15.	1913–14.	1912–13.	1911–12.	1910–11.	1909–10.	1908–09.	1907–08.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Septembre	0 88/4	1 06	0 82/2	0 88	0 98/2	0 97/6	0 94 3	0 96/6	0 97/5
	0 97/4	1 20/2	0 89/6	1 05/6	1 02	1 06/2	1 01/4	1 05	1 05/7
Octobre	0 88/6	1 04/1	0 78	0 88	0 98	0 91/6	0 94/4	0 97	1 03/5
	1 04/0	1 17/6	0 82/5	0 93/4	1 02	1 00/2	0 99/5	1 00	1 15/2
Novembre	0 99/4	1 14/6	0 80/5	0 78/4	0 94/6	0 88/4	0 95/4	0 99	0 94/2
	1 06	1 21/1	0 85/4	0 87/4	0 99/4	0 95/2	1 00	1 03/3	1 05/7
Décembre	1 02/6	1 15/5	0 81/5	0 78/4	0 93	0 89/4	0 95	0 97	1 00
	1 16/4	1 22/4	0 84/4	0 82/5	0 96/2	0 91/2	1 02/6	1 00/2	1 06/7
Janvier	1 13	1 26/6	0 83/4	0 81/4	0 93/4	0 92	1 01/6	0 98/2	1 04
	1 29/6	1 45/4	0 86/5	0 84/2	0 97	0 95/6	1 05	1 00/4	1 09/6
Février	1 05/4	1 48/6	0 86/1	0 83	0 96	0 88	1 01/4	1 00/4	1 03
	1 27/5	1 56/6	0 91/4	0 85/6	0 98/4	0 93	1 03/6	1 12/3	1 10/4
Mars	1 06	1 36/2	0 88/5	0 84/4	0 97/6	0 88/2	1 02/4	1 07	1 06/2
	1 13/1	1 54	0 91/1	0 86/4	0 99/6	0 91/2	1 05/5	1 13/6	1 11/4
Avril	1 12/7	1 49/2	0 88/6	0 87/5	0 99/6	0 87	0 98/4	1 14/6	1 01
	1 19	1 63/7	0 91/7	0 93/6	1 05	0 94/2	1 05/6	1 25/2	1 11/2
Mai	1 11/6	1 44/2	0 90/3	0 91/3	1 02/6	0 93/4	0 88/4	1 20/7	1 10/3
	1 20/7	1 64/4	0 96/5	0 95	1 05/2	0 96/2	1 00/1	1 28/3	1 14/2
Juin	1 09/1	1 18/2	0 88/6	0 93/6	1 03/4	0 95/2	0 87/4	1 26	1 00
	1 13/5	1 41	0 96	0 99/4	1 09/2	0 99/2	1 01/5	1 35/7	1 10
Juillet	1 12	1 27	0 88	0 95	1 05/4	0 95/2	1 00/7	1 22	1 00/7
	1 26/4	1 40	0 99/1	0 99	1 09/4	0 97/2	1 17/4	1 33/6	1 07
Août	1 28/2	0 94/2	0 97/7	0 87/2	1 04/4	0 96	1 03/6	0 98	1 00
	1 61/3	1 34	1 16/7	0 98	1 07	1 01/5	1 11/2	1 16	1 11/6
Année	0 88/4	0 94/2	0 78	0 78/4	0 93	0 87	0 87/4	0 95/6	0 94/2
	1 61/3	1 64/4	1 16/7	1 05/6	1 09/4	1 06/2	1 17/4	1 35/7	1 15/2

Le tableau suivant donne le cours annuel des prix pour les achats au comptant de blé n° 1 du nord, en entrepôt à Fort-William, pour les années de récolte sous-mentionnées:—

Année de récolte.	Mois du prix minimum.	Cours annuel.		Mois du prix maximum.
		$ c.	$ c.	
1915–1916	Sept. 1915	0 88/4	1 61/3	Août 1916
1914–1915	Août 1915	0 94/2	1 64/4	Mai 1915
1913–1914	Oct. 1913	0 78	1 16/7	Août 1914
1912–1913	Nov. et déc. 1912	0 78/4	1 05/6	Sept. 1912
1911–1912	Déc. 1911	0 93	1 09/4	Juillet 1912
1910–1911	Avril 1911	0 87	1 06/2	Sept. 1910
1909–1910	Juin 1910	0 87/4	1 17/4	Juillet 1910
1908–1909	Sept. 1908	0 96/6	1 35/7	Juin 1909
1907–1908	Nov. 1907	0 94/2	1 15/2	Oct. 1907

Prix aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis.—*Suite.*

Marché et classe.	Septembre 1915.				Octobre 1915.				
	4	11	18	25	2	9	16	23	30
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, ferm. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	0 95	0 97	0 98	0 96/6	0 90/4	0 95/4	1 05/4	0 97	1 02
" n° 2 "	0 93	0 95	0 96	0 94/6	0 88/4	0 94/2	1 03	0 95	0 99/2
" n° 3 "	0 90	0 89	0 90	0 91/6	0 86	0 90/6	1 00/2	0 92	0 94/4
Avoine n° 2 C.O	0 37/2	0 39/2	0 40	0 43	0 40	0 41	0 44	0 40	0 44
" n° 3 "	0 35/2	0 37/2	0 38	0 42	0 39	0 40	0 43	0 38	0 42
Orge	44 — 48	48/4— 50/4	54 — 56	54/4— 56/4	54 — 56	57 — 63	58/4— 59/4	63 — 66	65 — 67
Lin n° 1 N.C.O	1 41/4	1 42	1 45/2	1 55	1 59/2	1 62/4	1 63	1 62	1 65/2
Minneapolis, ferm. au compt.—									
Blé n° 1 du nord	0 91 —0 99	0 95/1—1 00/5	0 95/6—0 99/6	0 97/1—0 99/5	0 94 —0 98/4	0 99/5—1 03/5	1 04/4—1 09/4	0 95/5—0 97/5	0 98/1—1 00/1
" n° 2 "	0 88 —0 96	0 92/1—0 97/5	0 92/6—0 96/6	0 93/5—0 96/5	0 89/4—0 95/4	0 95/5—1 00/5	1 01/4—1 06/4	0 91/5—0 94/5	0 93/1—0 97/1
" n° 3 printemps	0 84 —0 91	0 87/5—0 93/5	0 88/6—0 92/6	0 89/5—0 93/5	0 85/4—0 92/4	0 91/5—0 97/5	0 96/4—1 02/4	0 86/5—0 91/5	0 89/1—0 95/1
Avoine blanche n° 3	0 32/4—0 33	0 32/4—0 33	0 32/6—0 33/2	0 32/6—0 34/2	0 32 —0 32/4	0 33/2—0 33/6	0 35/2—0 35/6	0 33 —0 33/4	0 34/2—0 34/4
" " n° 4	0 30 —0 32	0 30 —0 32	0 31 —0 32/2	0 31/2—0 32/6	0 30 —0 31/4	0 31/6—0 32/6	0 33/4—0 34/6	0 31/4—0 32/4	0 32/4—0 33/6
Orge	0 42 —0 55	0 44 —0 53	0 44 —0 53	0 47 —0 55	0 46 —0 54	0 47 —0 55	0 50 —0 56	0 50 —0 57	0 50 —0 57
Lin	1 64 —1 66	1 62/2—1 66/2	1 65 —1 69	1 78/4—1 81/4	1 80 —1 85	1 84/4—1 89/4	1 84/4—1 89/4	1 79/4—1 83/4	1 81 —1 86
Duluth, ferm. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	0 96 —0 99	0 99/2	0 97	0 96/4	0 96	1 00/4	1 07/4	0 95/4	1 00/4
" n° 2 "	0 94 —0 97	0·97/2	0 95	0 94/4	0 94	0 97/4—0 98/4	1 03/4	0 91/4	0 95/4
" n° 3 printemps						0 90/4—0 96/4	0 96/4—1 01/4	0 85/4—0 88/4	0 87/4—0 92/4
Avoine blanche n° 3	0 32/5	0 32/5	0 32/6	0 32/5—0 33/5	0 31/5	0 32/5	0 35/3	0 32/5	0 33/6
Orge	0 44 —0 54	0 43 —0 53	0 43 —0 53	0 47 —0 54	0 45 —0 54	0 47 —0 55	0 49 —0 53	0 50 —0 58	0 50 —0 58
Lin	1 63/4	1 63/2	1 66	1 76/4	1 81	1 85/4	1 87/4	1 84 —1 84/4	1 86 —1 86/4
Chicago, ferm. au comptant—									
Blé n° 2 rouge d'hiver	1 03/2—1 04	1 12/2—1 14	1 13/4—1 15	1 12 —1 13	1 04/7—1 06/6	1 10		1 10	1 10 —1 12
" n° 3 "	1 00 —1 01/2	1 09/4—1 10/4	1 11 —1 13	1 04 —1 08	1 01 —1 04	1 08 —1 09/4	1 14/4—1 15	1 04/4—1 07	1 06 —1 09
" n 2 dur "	1 03/4—1 04	1 12 —1 14			1 05 —1 06/6				
" n° 3 "	1 00/4—1 01	1 10 —1 12	1 09/4—1 13	1 08 —1 10		1 05/4—1 06/4		0 98 —1 02	0 97 —1 01
" n° 3 du nord de printemps					0 99 —1 01			0 95 —0 99	0 96 —1 01
Avoine blanche n° 3	0 34 —0 34/2	0 34/6—0 35	0 34 —0 34/4	0 34/4—0 35/4	0 34 —0 35	0 35 —0 35/4	0 38 —0 38/4	0 35/6—0 36/2	0 36/4—0 37
" " n° 4	0 33 —0 33/4	0 34 —0 34/2	0 32/4—0 33/6	0 33/2—0 34	0 31/4—0 32	0 33/4—0 34	0 37 —0 37/4	0 34/4—0 35/4	0 35/4—0 36/2
Orge	0 48 —0 60		0 50 —0 59		0 50 —0 53	0 55 —0 62	0 52 —0 50	0 55 —0 61/4	0 54 —0 55

Omaha, ferm. au comptant—									
Blé nº 2 dur	0 97 —1 01	1 00 —1 02/4	1 03 —1 05	1 00 —1 03	0 96 —1 00	1 02 —1 04/4	1 06 —1 09	0 93 —0 96	0 95/4—0 98
" nº 3 "	0 96 —0 99	0 97 —1 01	1 02 —1 04	0 99 —1 02	0 95 —0 98	1 01 —1 03/4	1 04 —1 08	0 91 —0 94	0 93/4—0 96
Avoine blanche nº 3	0 33 —0 33/4	0 33/6—0 34	0 34/2—0 34/4	0 33 —0 33/4	0 32 —0 32/4	0 33 —0 33/4	0 35/2—0 35/6	0 33/4—0 34/4	0 33/6—0 34
" " nº 4	0 32/4—0 32/6	0 33 —0 33/2	0 33/2—0 33/4	0 32/4—0 32/6	0 31 —0 31/6	0 32 —0 32/6	0 34/6—0 35/2	0 32/6—0 33	0 33 —0 33/4
Orge pour maltage	0 48 —0 51	0 46 —0 53	0 45 —0 52	0 45 —0 51	0 45 —0 50	0 47 —0 52	0 48/4—0 53/4	0 49 —0 54	0 49 —0 53
" nº 1 fourragère	0 42 —0 45	0 44 —0 46	0 40 —0 43	0 40 —0 44	0 40 —0 43	0 44 —0 47	0 45/4—0 48/4	0 46 —0 49	0 45 —0 47
Milwaukee, ferm. au comptant,									
Blé nº 1 du nord (Blue stem)	1 03 —1 04	1 04 —1 05	1 05 —1 07	1 05 —1 06	1 01 —1 03	1 07 —1 08	1 12/4—1 13/4	1 00 —1 01	1 02 —1 03
" nº 2 " "	0 98 —1 01	1 01 —1 03	1 03 —1 04	1 02 —1 04	0 99 —1 00	1 04 —1 06	1 09 —1 11	0 97 —0 99	0 99 —1 00/4
" nº 1 velour	1 01 —1 02	.....	1 04 —1 06	1 04 —10 5	1 00 —1 02	1 06 —1 07	1 11 —1 13	0 99 —1 00	1 00 —1 02
Avoine blanche nº 3	0 34/4—0 35/2	0 35 4—0 36/2	0 35 —0 35/4	0 35/6—0 36/4	0 34/4—0 36/4	0 35/4—0 36/4	0 37/4—0 38/4	0 35/6—0 36/2	0 36/4—0 37
Orge nº 3	0 57 —0 61	0 56 —0 59	0 53 —0 56	0 56 —0 60	0 56 —0 61	0 58 —0 62	0 58 —0 62	0 59 —0 62	.....
Orge rejetée	0 49 —0 52	0 49 —0 52	0 49 —0 52	0 49 —0 53	0 49 —0 52	0 51 —0 55	0 51 —0 55	0 52 —0 56	.....
Lin nº 1 N.-O	1 64 —1 66	1 62/2—1 66/2	1 65 —1 69	1 78/4—1 80	1 80 —1 85	1 84/4—1 89/4	1 84/4—1 89/4	1 79/4—1 83/4	1 81 —1 86
Kansas City, ferm. au compt.—									
Blé nº 2 dur	1 04 —1 14	1 04 —1 11	1 08 —1 10	1 04 —1 09	1 02 —1 06	1 09 —1 12	1 09 —1 15	1 00 —1 08	1 00 —1 07
" nº 3 "	1 01 —1 08	1 04 —1 07/4	1 05 —1 07	1 03 —1 07	1 00 —1 04	1 07 —1 12	1 07 —1 14	0 95 —1 07	0 99 —1 04
" nº 4 "	0 89 —0 97	0 97 —1 03	1 01 —1 04	0 90 —1 00	0 92 —0 97	0 99 —1 04	1 02 —1 07	0 92 —0 96	0 92 —0 99
" nº 2 rouge	1 12 —1 13	1 12 —1 14	1 12 —1 16	1 18 —1 20	1 12 —1 14	1 15	1 19 —1 22	1 12 —1 14	1 15 —1 17
" nº 3 "	1 06/4	1 05	1 07 —1 15	1 14 —1 17	1 00 —1 10	1 10	1 19	1 12	1 07 —1 12
" nº 4 "	0 86 —1 00	1 00 —1 02	1 00 —1 07	0 95	0 90 —0 95	1 04 —1 06	1 03 —1 14	0 98 —1 01	0 97 —1 00
St. Louis, ferm. au comptant—									
Blé nº 2 rouge d'hiver	1 07/4—1 08/4	1 15	1 17	.....	1 09 —1 12	1 18 —1 20	1 25 —1 29	1 15/4—1 20	1 18 —1 22
" nº 3 "	1 01 —1 06/4	1 05 —1 15	1 12 —1 18	1 10 —1 13	1 02/4—1 08	1 14 —1 17/4	1 20 —1 24	1 05 —1 15	1 08 —1 15
" nº 4 "	0 87 —1 00	0 95 —1 06	0 95 —1 07	0 95 —1 02	0 95 —1 01	1 02 —1 10	1 05 —1 18	0 92 —1 04	0 90 —1 05
" nº 2 dur	.....	.....	.....	1 12	1 05 —1 06	1 13	.....	1 03 —1 04	.....
" nº 3 "	1 03 —1 06	1 08 —1 11	1 11	1 11	1 05 —1 06	1 10 —1 11	1 11 —1 13	1 02 —1 03	1 02 —1 04/4

PRIX aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis—*Suite.*

Marché et classe.	NOVEMBRE 1915.				DÉCEMBRE 1915.				
	6	13	20	27	4	11	18	24	31
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, ferm. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	1 04/4	1 07	1 01/4	1 05	1 11	1 08/2	1 10/6	1 17/2	1 16
" n° 2 "	1 01/4	1 04/2	0 99/2	1 03/4	1 09	1 06/2	1 08/4	1 14/2	1 14
" n° 3 "	0 95/6	0 99/6	0 95/2	0 99/6	1 05	1 01/6	1 06	1 09/6	1 09
Avoine n° 2 C.O	0 43/4	0 43	0 41	0 43	0 44	0 40	0 39/2	0 42	0 41
" n° 3 "	0 42/2	0 41/6	0 40	0 41	0 42	0 38	0 37/2	0 40	0 39
Orge	0 63/4—0 68/4	0 70	0 46 —0 68	0 65 —0 69	0 66 —0 70	0 64 —0 68	0 61 —0 66	0 60 —0 65	0 59 —0 63
Lin n° 1 N.C.O	1 74	1 87/6	1 83	1 83/4	1 84	1 79	1 84/4	1 88	1 95
Minneapolis, ferm. au compt.—									
Blé n° 1 du nord	0 99/1—1 01/1	1 02 —1 04/4	1 00/7—1 03/3	1 00/4—1 02	1 10 —1 11/4	1 08/5—1 09/5	1 13 2—1 15/3	1 21/7—1 23/3	1 20/5—1 21/5
" n° 2 "	0 95/1—0 98/1	0 97 —1 01	0 96/3—1 00/3	0 96/4—0 99	1 06 —1 08	1 04/5—1 06/1	1 07/2—1 12/2	1 17/7—1 20/3	1 16/5—1 18/5
" n° 3 du printemps	0 90/1—0 95/1	0 92 —0 97	0 90/3—0 96/3	0 91 —0 95	1 00/4—1 04/4	0 99/1—1 03/1	1 00/2—1 08/2	1 10/7—1 16/7	1 09/5—1 14/5
Avoine blanche n° 3	0 34/2—0 34/6	0 34/2—0 34/6	0 34/6—0 35/2	0 36 —0 36/4	0 39/2—0 39/6	0 38/4—0 39	0 39/2—0 39/6	0 41/6—0 42/2	0 42 —0 42/4
" " n° 4	0 32/6—0 33/6	0 32/6—0 33 6	0 33/2—0 342/	0 34/4—0 35/4	0 37/4—0 38/6	0 37 —0 38	0 37/6—0 38/6	0 40 —0 41/2	0 40 —0 41/4
Orge	0 51 —0 58	0 52 —0 58	0 54 —0 60	0 56 —0 62	0 59 —0 65	0 56 —0 62	0 56 —0 61/4	0 59 —0 64/4	0 63 —0 67/4
Lin	1 88/4—1 93/4	2 02/6—2 06/6	1 98/2—2 02/2	2 01/4—2 06	2 01/6—2 05/6	2 00/2—2 02/2	2 04/2—2 07/2	2 09/4—2 12/4	2 17 —2 20
Duluth, ferm. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	1 02	1 03·7	1 02/1	1 01/4	1 12	1 09/2	1 13/3	1 21/5	1 20/2
" n° 2 "	0 98	0 98/7—0 99/7	0 97/1—0 98/1	0 97/4	1 08	1 05/2—1 06/2	1 09/3—1 10/3	1 17/5—1 18/5	1 16/2—1 17/2
" n° 3 du printemps	0 95	0 91/7—0 95/7	090/1—0 94/1	0 89/4—0 93/4	1 00 —1 04	0 97/2—1 01/2	1 01/3—1 05/3	1 09/5—1 13/5	1 10/2—1 14/2
Avoine blanche n° 3	0 33/7	0 34/2	0 34/1	0 35/5	0 39/4	0 38	0 38/7	0 41/2—0 41/6	0 42/5
Orge	0 50 —0/57	0 52 —0 61	0 54 —0 62	0 55 —0 64	0 57 —0 66	0 55 —0 63	0 55 —0 63	0 58 —0 65	0 62 —0 68
Lin	1 93 —1 93/4	2 06/6—2 07/2	2 03 —2 03/4	2 05/4	2 04/6	2 04/2—2 04/6	2 07/2—2/07/6	2 12/4—2 13/4	2 19 —2 19/4
Chicago, ferm. au comptant—									
Blé n° 2 rouge d'hiver		1 13/4—1 14			1 17	1 20	1 17/4—1 20	1 21 —1 24	1 28/4
" n° 3 "	1 10/4—1 12	1 07 —1 11	1 03/4—1 09/2	1 05/4—1 07			1 13 —1 16		1 24 —1 24/6
" n° 2 dur "						1 14/2	1 16	1 25/4—1 26	1 22 —1 23
" n° 3 "	1 02/2—1 06	1 03 —1 04/2	0 98 —1 00/6	1 00 —1 02	1 02/4—1 03/4		1 10 —1 10·4		1 21 —1 23
" n° 3 du nord du printemps	0 97/4		0 98 —1 01/4	1 01 —1 03	1 10	1 09 —1 10/4		1 17/6	
Avoine blanche n° 3	0 36/2—0 36/6	0 35/6—0 36	0 36 —0 36/2	0 37/4—0 38/4	0 40/4—0 42	0 40 —0 41/4	0 40/4—0 41/2	0 42/2—0 43/4	0 43/6—0 44
" " n° 4	0 36 —0 36/2	0 35/2—0 35/4	0 35/4—0 35/6	0 37 —0 37/2	0 39/4—0 41	0 39/4	0 39 —0 40	0 39/4—0 42	0 42/4—0 43/4
Orge	0 53 —0 63	0 54 —0 56	0 58 —0 67	0 56 —0 60	0 64 —0 65	0 62 —0 72	0 60 —0 69	0 61 —0 70	0 60 —0 75

Omaha, fermet. au comptant—									
Blé n° 2 dur	0 98 —0 99	0 96 —0 99	0 98 —0 99	0 95 —0 99/2	1 01 —1 04	0 99 —1 04	1 07 —1 10	1 12 —1 16	1 11 —1 14
" n° 3 "	0 95/4—0 98/4	0 94 —0 97	0 95/4—0 98	0 92 —0 94	0 99/4—1 02	0 97/4—1 02/4	1 04 —1 09	1 08 —1 12/4	1 08/4—1 12
Avoine blanche n° 3	0 34/4—0 35/2	0 34/2—0 34/6	0 35 —0 35/4	0 35/6—0 36	0 39 —0 39/6	0 39/4—0 39/6	0 39/4—0 39/6	0 40/2—0 40/4	0 40/6—0 41/2
" " n° 4	0 34 —0 34/2	0 33/4—0 34	0 34/4—0 34/6	0 35/2—0 35/4	0 38/2—0 38/4	0 39 —0 39/2	0 38/6—0 39	0 39/6—0 40	.....
Orge pour maltage	0 51 —0 55	0 52 —0 56	0 54 —0 58	0 57 —0 60	0 55 —0 60	0 57 —0 64	0 58 —0 65	0 58 —0 62	.....
" n° 1 fourragère	0 45 —0 50	0 45 —0 50	0 48 —0 54	0 48 —0 53	0 50 —0 54	0 55 —0 59	0 55 —0 58	0 52 —0 56	.....
Milwaukee, ferm. au compt.—									
Blé n° 1 du nord (Blue stem)	1 05/4—1 06/4	1 06 —1 07	1 04 —1 05	1 04/4—1 05/4	1 14 —1 15	1 14	1 15/4—1 17	1 23/4—1 25	1 20 —1 23
" n° 2 "	1 02/4—1 04/4	1 02 —1 04	1 01 —1 02/4	1 01 —1 02/4	1 10 —1 12	1 09/4—1 11/4	1 11 —1 14	1 20 —1 22	1 15 —1 18
" n° 1 velour	1 04/4—1 05/4	1 05/4—1 06/4	103/4—1 04/4	1 04 —1 05	1 14 —1 15	1 12/4—1 14	1 16 —1 17/4	1 23/4—1 25	1 20 —1 23
Avoine blanche n° 3	0 36/6—0 37/4	0 36 —0 37	0 36/4—0 38	0 38/4—0 39/4	0 40/6—0 41/6	0 40/4—0 42	0 41/2—0 42	0 43 —0 43/4	0 44 —0 45
Orge n° 3	0 59 —0 62	0 60 —0 64	0 63 —0 67	0 65 —0 68	0 68 0 71/4	0 68 —0 71	0 66 —0 69	0 68 —0 72	0 70 —0 73/4
" rejetée	0 53 —0 56	0 55 —0 58	0 58 —0 61	0 59 —0 63	0 61 —0 65	0 60 —0 65	0 61 —0 65	0 62 —0 66	0 63 —0 66
Lin n° 1 N.O	1 88/4—1 93/4	2 02/6—2 06/6	1 98/2—2 02/2	2 01 —2 06	2 01/6—2 05/6	2 00/2—2 02/2	2 04/2—2 07/2	2 09/4—2 12	2 17 —2 20
Kansas City, ferm. au compt.—									
Blé n° 2 dur	1 02 —1 09	1 03 —1 09	1 00 —1 06	0 99 —1 04	1 02 —1 09	1 04 —1 11	1 08 —1 17	1 14 —1 18	1 18/4
" n° 2 "	0 99 —1 05	0 99 —1 07	0 97 —1 05	0 96 —0 97	1 01 —1 08	1 02 —1 08	1 08 —1 10	1 12 —1 17	1 12 —1 17
" n° 4 "	0 92 —0 99	0 90 —0 97	0 88 —0 94	0 87 —0 92	0 92 —1 00	0 93 —1 00	0 96 —1 02	1 04 —1 09	1 03 —1 12
" n° 2 rouge	1 12 —1 14	1 10 —1 12	1 07 —1 10	1 07 —1 09	1 07 —1 13	1 12 —1 14	1 14 —1 16	1 18 —1 20	1 20 —1 23
" n° 3 "	1 05	1 00 —1 08	0 97 —1 06	0 97 —1 06	1 05 —1 08	1 10	1 06 —1 15	1 10 —1 17	1 15 —1 18
" n° 4 "	0 93/4—0 96	.....	0 97	0 91	0 94 —1 00	0 92 —10 8	0 92 —1 06	.....	1 05 —1 08
St-Louis, ferm. au comptant—									
Blé n° 2 rouge d'hiver	1 14 —1 20	1 17 —1 18	1 13 —1 17	1 15	1 23 —1 25	1 20	1 21 —1 23	1 25 —1 26	1 25 —1 29
" n° 3 " "	1 12 —1 15	1 11 —1 14	1 08 —1 12	1 08 —1 12/4	1 14 —1 20	1 10 —1 15	1 16 —1 18	1 18 —1 22	1 21 —1 23
" n° 4 " "	0 88 —1 05	0 98 —1 06	0 92 —0 95	0 96	0 98 —1 13	1 04 —1 09	1 08 —1 11	1 07 —1 12	1 10 —1 16
" n° 2 dur	.....	1 01 —1 04	.....	.....	1 11/2	.....	.....	1 20	.....
" n° 3 "	1 03 —1 04	0 98	1 01/4	1 02	1 06 —1 08·4	1 08	1 06 —1 12	1 16 —1 17	1 19 —1 20

PRIX aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis.—*Suite.*

Marché et classe.	JANVIER 1916.				FÉVRIER 1916.			
	8	15	22	29	5	11	19	26
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 16/4	1 21	1 27/4	1 26/4	1 27/6	1 24/4	1 25·2	1 11/4
" n° 2 "	1 13/4	1 18/4	1 25	1 24	1 25/2	1 21/7	1 23	1 08/6
" n° 3 "	1 10/4	1 15/4	1 23	1 21/6	1 22/6	1 19/4	1 20/2	1 06/4
Avoine n° 2 C.O.	0 43	0 45/2	0 47/2	0 46/4	0 44/4	0 44/2	0 44/1	0 40/2
" n° 3 "	0 41	0 43/2	0 45/2	0 44/4	0 41/6	0 41/6	0 41/7	0 38/2
Orge	0 58 —0 63	60—65	0 66 —0 70	0 66 —0 70	0 64 —0 69	0 64 —0 70/4	0 65 —0 69	0 58·4—0 63/4
Lin n° 1 N.C.O.	2 04	2 17/4	2 13/4	2 10/4	2 09	2 09	2 10	2 03/4
Minneapolis, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 22/6—1 24/2	1 26/5—1 29/1	1 32/7—1 34/7	1 33/7—1 36/3	1 31/7—1 34/7	1 27/7—1 31/7	1 27 —1 30·4	1 11/5—1 14/1
" n° 2 "	1 18/2—1 21/2	1 23/1—1 26/1	1 28/3—1 32/3	1 29/3—1 33/3	1 27/7—1 31/7	1 23/7—1 28/7	1 23 —1 28	1 08/1—1 12/1
" n° 3 du printemps	1 11/21 17/2	1 17/1—1 22/1	1 23/3—1 28/3	1 24/3—1 30/3	1 22/1—1 28/1	1 18/7—1 24/7	1 18 —1 24	1 02/1—1 08/1
Avoine blanche n° 3	0 43 —0 43/4	0 45/2—0 45/6	0 49/2—0 49/6	0 49/2—0 49/6	0 46/2—0 46/6	0 45 —0 45/4	0 44/2—0 44/6	0 40/6—0 41
" " n° 4	0 41/4—0 42/4	0 43/6—0 44/6	0 47/6—0 48/6	0 47/6—0 48/6	0 44/6—0 45/6	0 43/4—0 44/4	0 42/6—0 43/6	0 39/2—0 40/2
Orge	0 66 —0 72	0 67 —0 73/4	0 68 —0 74/4	0 70 —0 75/4	0 68 —0 74/4	0 66 —0 73/4	0 65 —0 70/4	0 60 —0 65/4
Lin	2 23/6—2 26/6	2 38 —2 41	2 30 —2 34	2 29 —2 33	2 30 —2 34	2 31 —2 35	2 34 —2 38	2 26 —2 30/6
Duluth, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 22·6	1 26/3	1 32/1	1 32/5	1 31/2	1 27/2	1 28/6 1 31/6	1 12 —1 14
" n° 2 "	1 18/6—1 19/6	1 23/3	1 29/1	1 29/5	1 28/2	1 24/2—1 25/2	1 23/6—1 28/6	1 09 —1 11
" n° 3 du printemps	1 12/6—1 16/6	1 16/3—1 20·3	1 22/1—1 26/1	1 22/5—1 24/5	1 21/2—1 25/2	1 17/2—1 22/2	1 19/6—1 24/6	1 02 —1 06
Avoine blanche n° 3	0 43/3	0 45/6	0 48/4	0 48, 5	0 46/2	0 45/4	0 45/2	0 40/5
Orge	0 65 —0 73	0 63 —0 74	0 65 —0 75	0 67 —0 76	0 66 —0 75	0 65 —0 72	0 65 —0 71	0 59 —0 65
Lin	2 26/2—2 27/2	2 41	2 34 —2 34/4	2 33 —2 33/4	2 32/4	2 30/4	2 33	2 24/6
Chicago, fermeture au comptant—								
Blé n° 2 rouge d'hiver	.....	.....	Non coté	1 36·3	.....	1 30	1 28 —1 30·4	1 17·2
" n° 3 " "	.....	1 25 —1 25/2	.....	.....	.....	1 25 —1 28	.....	.....
" n° 2 dur "	1 23	1 22/4—1 23/3	.....	.....	1 32	1 28/4—1 28/7	1 28 —1 30/4	1 12 —1 14/5
" n° 3 " "	1 17	1 15 —1 19/4	.....	1 29 —1 30	1 26/2—1 27/2	1 25/4—1 28	1 24 —1 28	1 08 —1 12/4
" n° 3 du nord du printemps	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 25 —1 29/4	.....
Avoine blanche n° 3	0 44/4—0 44/6	0 46/6—0 47/2	.....	0 51/2—0 51/4	0 48 2—0 48/6	0 47/2—0 48/2	0 45/4—0 46/2	0 41·6—0 43
" " n° 4	.....	0 54/4—0 46/4	.....	0 50 —0 50/4	0 47/4—0 48	0 46/4—0 47/4	0 43/4—0 45/4	0 41 —0 42
Orge	0 63 —0 67	0 65 —0 67	.....	0 68 —0 81	0 70 —0 81	0 67 —0 80	0 68 —0 76	0 64 —0 66

Omaha, fermet. au comptant—								
Blé nº 2 dure	1 14 —1 17	1 15 —1 17	1 20 —1 23	1 25 —1 29	1 25 —1 26	.....	1 21 —1 22	1 04 —1 06
" nº 3 dure	1 11 —1 15	1 10/4—1 14	1 16/4—1 21	1 22/4—1 27	1 15 —1 24	1 20 —1 21/4	1 15 —1 20	1 02 —1 05
Avoine blanche nº 3	0 41/4—0 41/6	0 43/4—0 43/6	0 47/2—0 47/6	0 49/6—0 50	0 46/6—0 47	0 46/2—0 46/4	0 43/6—0 44	0 41/4—0 42
" " nº 4	0 41/2—0 41/4	0 43	0 47 0 47/2	0 49 —0 49/4	0 45/4—0 46	0 45/4—0 45/6	0 42/6—0 43	0 40 —0 40/4
Orge pour maltage	0 64 —0 68	0 66 —0 70	0 69 —0 72	0 70 —0 75	0 68 —0 72	0 67 —0 71	0 62 —0 67	0 57 —0 62
Orge nº 1 fourragère	0 55 —0 60	0 57 —0 62	0 58 —0 65	0 65 —0 68	0 65 —0 68	0 62 —0 66	0 58 —0 62/4	0 53 —0 58
Milwaukee, fermet. au comptant—								
Blé nº 1 du Nord (Blue Stem)	1 23/4—1 24/4	1 26/4—1 27/4	1 33·4—1 34	1 36 —1 37	1 34 —1 36	1 31 —1 33	1 32 —1 33/4	1 17 —1 19
" nº 2 " "	1 19 —1 21	1 22 —1 25	1 30 —1 32	1 33 —1 35	1 31 —1 33	1 28 —1 30	1 27 —1 30	1 14 —1 16
" nº 1 velour	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine blanche nº 3	0 44/6—0 46/4	0 46/6—0 48/4	0 51 —0 53/4	0 51 —0 53/4	0 48 —0 51/4	0 47/4—0 49/4	0 45/2—0 47	0 42/6—0 43/4
Orge nº 3	0 76 —0 78	0 76 —0 79	0 78 —0 80	0 79 —0 81	0 76/4—0 78	0 76 —0 78	0 74 —0 76	0 71 —0 73
Orge rejetée	0 66 —0 70	0 67 —0 72	0 70 —0 74	0 72 —0 76	0 70 —0 74	0 69 —0 73	0 67 —0 70	0 62 —0 66
Lin nº 1 N. O.	2 23/6—2 26/6	2 38 —2 41	2 30 —2 34	2 29 —2 33	2 30 —2 34	2 31 —2 34	2 34 —2 38	2 26/6—2 30/2
Kansas City, fermet. au comptant—								
Blé nº 2 dure	1 13 —1 19	1 15 —1 18	1 22 —1 25	1 25 —1 32	.....	1 21 —1 28	1 18 —1 25	1 08 —1 12
" nº 3 "	1 09 —1 12	1 11 —1 14	1 20 —1 24	1 22 —1 31	1 21 —1 26	1 17 —1 21	1 15 —1 18	1 07 —1 12
" nº 4 "	1 05 —1 06	1 05 —1 10	1 14 —1 20	1 10 —1 21	1 15 —1 20	1 08 —1 14	1 10 —1 14	1 04 —1 06
" nº 2 rouge	1 19 —1 25	1 20 —1 25	1 22 —1 26	1 31 —1 36	.....	.....	1 20 —1 24	1 08 —1 13
" nº 3 "	1 20	1 23	1 16 —1 25/4	1 22 —1 33	1 28	1 30	1 14 —1 22	1 04 —1 08
" nº 4 "	.....	0 95 —1 15	1 14 —1 18	1 10 —1 27	1 18	1 08 —1 14	1 09	0 98 —1 02
St-Louis, fermet. au comptant—								
Blé nº 2 rouge d'hiver	1 28 —1 30	1 31 —1 33	1 38	1 41 —1 42	1 37 —1 38	1 34 —1 35	1 28	1 16 —1 21
" nº 3 " "	1 18 —1 27	1 24 —1 28·4	.....	1 30 —1 37·4	1 29 —1 36	1 24 —1 29	1 21 —1 24/4	1 10/4—1 14
" nº 4 " "	1 08 —1 18	1 10 —1 18	1 18 —1 23	1 17 —1 27	1 16 —1 21	1 04 —1 18	1 08/4—1 12	1 00 —1 24
Blé nº 2 dure	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" nº 3 "	1 19	1 17/4—1 19	1 23	1 28/4	1 26/6—1 30	1 21 —1 24	1 20	.....

PRIX aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis—*Suite.*

Marché et classe.	MARS 1916.				AVRIL 1916.				
	4	11	18	25	1	8	15	22	29
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, ferme. au compt.—									
Blé nº 1 du Nord	1 11/1	1 09/2	1 06/4	1 08	1 15/2	1 13/4	1 14/2	1 14	1 17/5
" nº 2 "	108/2	1 06/6	1 04/4	1 05/4	1 12/6	1 11/4	1 12/4	1 12/2	1 14/6
" nº 3 "	106/2	1 04/6	1 01/4	1 03	1 10/6	1 08	1 09	1 08/4	1 13
Avoine nº 2 C.O	0 39/6	0 40/2	0 41/6	0 41/4	0 42/4	0 42/4	0 44	0 46/2	0 46
" nº 3 C.O	0 37/6	0 38/4	0 39/6	0 39/4	0 40/4	0 40/4	0 42	0 44/2	0 44
Orge	0 56 —0 61	0 57 —0 62	0 58 —0 62	0 56 —0 60	0 60 —0 65	0 59 —0 65	0 59 —0 65	0 60 —0 65	0 62/4—0 64/4
Lin nº 1 N. C.O	2 05	2 06	2 04	1 92	1 93/4	186	1 84	1 89/2	1 82
Minneapolis, ferme. au compt.—									
Blé nº 1 du Nord	1 13/6—1 17/6	1 11/1—1 14/5	1 08/7—1 11/3	1 11/1—1 13/5	1 17/7—1 20/7	1 19/4—1 22	1 19/4—1 21/4	1 18/5—1 21/1	1 21/4—1 24
" nº 2 "	1 10/2—1 14/6	1 07/5—1 11/5	1 05/3—1 08/3	1 07/5—1 10/5	1 14/3—1 17/7	1 16/4—1 19/4	1 17/4—1 19/4	1 16/1—1 19/1	1 18 —1 22
" nº 3 du printemps	1 04/2—1 11/2	1 03/5—1 08/5	1 01/3—1 05/3	1 03/5—1 07/5	1 09/3—1 14/7	1 11 —1 16/4	1 11/4—1 16/4	1 11/1—1 16/1	1 13 —1 18/4
Avoine blanche nº 3	0 39/6—0 40/2	0 40/2—0 40/4	0 41 —0 41/4	0 39/6—0 40/2	0 42—0 42/4	0 42 —0 42/4	0 42/4—0 42/6	0 42/4—0 42/6	0 42/4—0 43
" " nº 4	0 38/2—0 39/2	0 38/6—0 39/6	0 39/4—0 40/4	0 38/2—0 39/2	0 40/4—0 41/4	0 40/4—0 41/4	0 41 —0 42	0 41 .0 42	0 41 —0 42
Orge	0 60 —0 65/4	0 66 —0 72/4	0 61 —0 67/4	0 62 —0 67/4	0 65 —0 70/4	0 65 —0 69/4	0 64 —0 70/4	0 63 —0 70/4	0 67 —0 73/4
Lin	2 31/4—2 34/4	2 30/4—2 33/4	2 28/3—2 31/3	2 16/6—2 19/6	2 18 —2 21	2 10/4—2 14/4	2 09 —2 12	2 12/2—2 16/2	2 04/4—2 08/4
Duluth, ferme. au comptant—									
Blé nº 1 du Nord	1 13 —1 15/4	1 10/1—1 12/5	1 07/7—1 10/3	1 09/7—1 12/3	1 17/2—1 19/6	1 17/5—1 20/1	1 16/4—1 19	1 16/1—1 18/1	1 20/2—1 21/2
" nº 2 "	1 09/4—1 12/4	1 05/5—1 09/5	1 03/3—1 07/3	1 05/3—1 09/3	1 12/6—1 16/5	1 13/1—1 16/1	1 12 —1 15	1 13/1—1 15/1	1 17/2—1 18/2
" nº 3 du printemps	1 03/4—1 07/4	0 98/5—1 03/5	0 96/3—1 01/3	0 98/3—1 03/3	1 05/6—1 10/6	1 06/1—1 11/1	1 05 —1 10	1 08/1—1 13/1	1 11/2—1 16/2
Avoine blanche nº 3	0 39/6—0 40/2	0 39/5—0 40/3	0 40/3—0 40/7	0 39/2—0 29/6	0 41/3—0 41/7	0 41/2—0 41/6	0 41/7	0 41/4	0 43/3
Orge	0 57 —0 65	0 66 —0 71	0 61— 0 69	0 63 —0 69	0 63 —0 70	0 63 —0 71	0 63— 0 71	0 64 —0 72	0 65 —0 73
Lin	2 31/4	2 30/4	2 28/3	2 16/6—2 17/6	2 17 —2 18	2 10/4—2 11	2 07 —2 08	2 11/2	2 04/4
Chicago, ferme. comptant—									
Blé nº 2 rouge d'hiver		1 10·2—1 10·4	1 09	1 12	1 21/4	1 20/4—1 21/4	1 19 —1 19/4		1 19·2—1 20/2
" nº 3 " "		1 04·6—1 10	1 05 —1 07		1 19/3—1 19/6		1 16 —1 18/3	1 12 —1 14/6	1 16
" nº 2 dure "	1 14/4		1 07			1 18	1 16 —1 16/4	1 13 —1 14	1 14/6—1 15/3
" nº 3 " "	109/1—1 111		1 03 —1 04	1 00 —1 07		1 14/2	1 11/4—1 13/4	1 11 —1 12/4	1 08/6—1 12/6
" nº 3 du Nord du print.									
Avoine blanche nº 3	0 40/6—0 41/6	0 42 —0 42/6	0 42 —0 43	0 41/2—0 42		0 43/6—0 44/2	0 44 —0 44/4	0 43/6—0 44/2	0 43/4—0 44
" " nº 4	0 40 —0 40/6	0 41 —0 41/4	0 41/4—0 42	0 39/4—0 41		0 41/4—0 43	0 43/2—0 43/6	0 43/2—0 43/6	0 43 —0 43/2
Orge	0 61 —0 69	0 62 —0 75	0 63 —0 77	0 60 —0 75	0 63 —0 75	0 62 —0 75	0 62 —0 75	0 62 —0 76	

Omaha, fermet. au comp.—										
Blé n° 2 dur	1 04/4—1 06/4	1 05 —1 06	.....	1 02/4—1 06/4	1 08 —1 10	1 10 —1 10/4	1 09/4—1 11/2	1 04 —1 06	1 08 —1 10	
" n° 3 "	1 01/4-104/6/4	0 99 —1 04/4	0 97 —0 99/6	0 98 —1 01	1 05/4—1 08/4	1 07 —1 08/4	1 05/4—1 08/4	1 02 —1 05	1 05/4—1 08	
Avoine blanche n° 3	0 40 —0 40/4	0 40/4—0 42	0 41 —0 41/4	0 40/2—0 41/2	0 42 —0 42/2	0 41/6—0 42	0 41/4—0 41/6	0 40/6—0 41	0 41 —0 41/4	
" " n° 4	0 39/4—0 40/4	0 40 —0 40/4	0 40 —0 40/4	0 39 —0 40	0 41 —0 41/2	0 41 —0 41/2	0 41 —0 41/4	0 40 —0 40/6	0 40/6—0 41	
Orge pour moltage	0 57 —0 60	0 58 —0 62	0 57 —0 63	0 58 —0 65	0 58 —0 65	0 62 —0 66	0 62 —0 66	0 63 —0 67	0 63 —0 67	
Orge n° 1 fourragère	0 52 —0 54	0 53 —0 56	0 53 —0 55	0 53 —0 56	0 53 —0 56	0 50 —0 58	0 55 —0 58	0 55 —0 58	0 57 —0 60	
Milwaukee, ferm. au compt.—										
Blé n° 1 du nord (Blue Stem)	1 17 —1 18	1 15 —1 16	1 13 —1 14	1 15/4—1 16/4	1 23 —1 24	1 23·4—1 24/4	1 23 —1 23/4	1 21 —1 21/4	1 21 —1 22	
" n° 2 " "	1 13 —1 15	1 12 —1 14	1 10/4—1 11/4	1 12 —1 15	1 20 —1 22	1 21 —1 22/4	1 20 —1 21	1 18 —1 20	1 18 —1 19	
" n° 1 velour	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Avoine blanche n° 3	0 41/4—0 42/4	0 42/6—0 44	0 43/4—0 45	0 42/2—0 44	0 44 —0 46	0 44 —0 45/4	0 44/2—0 45	0 44 —0 45	0 44 —0 45	
Orge n° 3	0 71 —0 73	0 76 —0 77	0 73/4—0 75/4	0 72 —0 74	0 74 —0 76	0 75 —0 77	0 75 —0 76	0 75 —0 77	0 77 —0 79	
Orge rejetée	0 62 —0 67	0 65 —0 72	0 63 —0 69	0 64 —0 69	0 66 —0 70	0 66 —0 71	0 66 —0 68	0 66 —0 69	0 65 —0 72	
Lin n° 1 N.O	2 31/4—2 34/4	2 30·4—2 33/4	2 28/3—2 31/3	2 16/6—2 19	2 18 —2 21/4	2 10/4—2 14/4	2 09 —2 12	2 12/2—2 16/2	2 04/4—2 08/4	
Kansas City, ferm. au comp.—										
Blé n° 2 dur	1 04 —1 09	1 05 —1 11	1 03 —1 07	1 02 —1 09	1 06 —1 12	1 10 —1 19	1 10 —1 16	1 08 —1 13	1 0 9—1 16	
" n° 3 "	1 04 —1 07	1 02 —1 10	1 00 —1 06	1 00 —1 02/4	1 07/4—1 11	1 08 —1 18	1 07 —1 17	1 05 —1 08/2	1 07/4—1 12	
" n° 4 "	0 99 —1 02	0 98 —1 01	0 97 —0 98	0 95 —0 98	1 00 —1 06	0 94 —1 08	0 95 —1 07	0 98 —1 03	1 03 —1 06	
" n 2 rouge	1 05 —1 10	1 08 —1 12	1 02 —1 09	1 05 —1 10	1 09 —1 14	1 12 —1 18	1 14 —1 19	1 12 —1 16	1 14 —1 18	
" n° 3 "	1 00 —1 06	1 02 —1 10	0 97 —1 08	1 00 —1 08	1 05 —1 12	1 08 —1 13	1 07 —1 17	1 05 —1 15	1 07 —1 10	
" n° 4 "	.....	0 97 —1 03	0 93 —1 00	0 95 —1 00	0 94 —0 96	0 94 —1 08	0 94 —1 06	0 93 —1 02	0 96 —1 06	
St. Louis, ferme. au compt.—										
Blé n° 2 rouge d'hiver	1 18 —1 10	1 20/4—1 21/4	1 12/4—1 13	1 16	1 21	.....	1 27/4—1 29/2	1 16 —1 17/4	1 20 —1 22	
" n° 3 "	1 11 —1 15	1 10 —1 15/4	1 06 —1 12	1 08 —1 12	1 17	1 16 —1 18	1 15 —1 23/4	1 11 —1 15	1 10 —1 18	
" n° 4 "	.....	.....	0 95 —0 99	.....	0 96 —1 04	.....	.....	0 90 —1 06	0 93 —1 10	
" n° 2 dur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
" n° 3 "	.....	1 06/4—1 09	.....	1 04/4—1 05	.....	1 15	1 12/4—1 14	1 08/4—1 09/4	1 12 —1 12/4	

PRIX aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis—*Suite.*

Marché et classe.	MAI 1916.				JUIN 1916.			
	6	13	20	27	2	10	17	24
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 18/2	1 20/1	1 15/2	1 14/2	1 09/4	1 15	1 09/3	1 10/6
" n° 2 "	1 16	1 18/1	1 13/6	1/13/2	1 08/6	1 10/3	1 08/4	1 09/2
" n° 3 "	1 11/2	1 14/1	1 10	1 08/6	1 04/6	1 06	1 04/2	1 05/4
Avoine n° 2 C.O	0 47/4	0 48	0 48	0 46/6	0 45/6	0 47/2	0 48	0 46/2
" n° 3 C.O	0 45/6	0 46/2	0 47	0 45/6	0 44/4	0 45/6	0 47	0 45/6
Orge	0 63 —0 67	0 65 —0 69	0 62/4—0 67/4	0 63 —0 67	0 61 —0 66	0 64 —0 68	0 65 —0 69	0 66 —0 70
Lin n° 1 N.C.O	1 71	1 70	1 66	1 67/4	1 59/6	.....	1 58/4	1 56/4
Minneapolis, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 22/6—1 25/2	1 22/6—1 26/2	1 17/1—1 20/1	1 15 —1 17/4	1 09/5—1 12/5	1 10/5—1 13/3	1 07/2—1 10/2	1 07/2—1 09/6
" n° 2 "	1 19/2—1 23/2	1 19/2—1 24/2	1 13/5—1 17/5	1 11/4—1 15/4	1 06/1—1 10/5	1 06/2—1 11/3	1 03/6—1 07/6	1 03/6—1 07/6
" n° 3 du printemps	1 13/2—1 20/2	1 13/2—1 20/2	1 07/5—1 13/5	1 05/4—1 11/4	1 00/5—1 06/5	1 01/3—1 07/3	0 97/6—1 03/6	0 97/6—1 03/6
Avoine blanche n° 3	0 43/2—0 43/4	0 43 —0 43/4	0 41 —0 41/4	0 38/4—0 39	0 37/6—0 38/2	0 38 —0 38/4	0 37 —0 37/4	0 37/4—0 38
" " n° 4	0 41/6—0 42/6	0 41/4—0 42/4	0 39/4—0 40/4	0 37 —0 38	0 36/2—0 37/2	0 36/4—0 37/4	0 35/4—0 36/4	0 36 —0 37
Orge	0 65/4—0 73/4	0 65/4—0 73/4	0 64 —0 73	0 61 —0 70	0 60 —0 69/4	0 64 —0 73	0 63 —0 71	0 63 —0 40/4
Lin	1 95/2—1 99/2	1 94/4—1 98/4	1 90 —1 94	1 93 —1 97	1 81/6—1 85/6	1 80 —1 84	1 76/4—1 80/4	1 74/4—1 78/4
Duluth, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord	1 21 —1 22	1 22/5—1 23/5	1 171/—1 18/1	1 15/1	1 10/5	1 11/6	1 08/6	1 09/2
" n° 2 "	1 18/4—1 19/4	1 20/1—1 21/1	1 125/—1 14/5	1 09/5—1 12/5	1 05/1—1 08/1	1 06/2—1 09/2	1 03/2—1 06/2	1 03/6—1 06/6
" n° 3 du printemps	1 12/4—1 17/4	1 14/1—1 19/1	1 085/—1 13/5	1 04/5—1 09/5	0 98/1—1 04/1	0 99/2—1 05/2	0 96/3—1 02/2	0 96/6—1 02/6
Avoine blanche n° 3	0 43/5	0 43/4	0 414/—0 42	0 38/7	0 37/1	0 37/4	0 36/4—0 36/7	0 37/3—0 37/7
Orge	0 67 —0 75	0 67 —0 75	0 68 —0 77	0 64 —0 72	0 58 —0 70	0 60 —0 74	0 60 —0 72	0 60 —0 72
Lin	1 95/2	1 94/4	1 89	1 93	1 81/6	1 81	1 78/4	1 77
Chicago, fermeture au comptant—								
Blé n° 2 rouge d'hiver	.....	.....	1 08/2—1 08/4	1 12	.....	1 01 —1 02	0 93/4	.....
" n° 3 " "	1 14	.....	.....	1 03/4—1 06	1 03	.....	.....	0 96 —0 99
" n° 2 dur d'hiver	1 15/6	1 18/3	1 12/2—1 12/2	1 09/2—1 10	.....	1 06	.....	.....
" n° 3 " "	1 09/6—1 12/5	1 12/4—1 15/1	1 08/4—1 09	1 05 —1 05/4	1 02 —1 03/5	1 04 —1 04/4	0 98	.....
" n° 3 du nord du printemps	.....	1 17/4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine blanche n° 3	0 45 —0 46	0 44/4—0 45/4	0 42 —0 42/6	0 39 —0 40	0 39 —0 39/4	0 40 —0 40/2	0 38 —0 38/6	0 39 —0 39/6
" " n° 4	0 44 —0 44/6	0 42/4—0 44	0 41/2—0 41/6	0 38/4—0 39	0 38/2—0 39	0 39/2—0 39/6	0 37 —0 38	0 38/2—0 38/6
Orge	0 63 —0 79	0 63 —0 80	0 62 —0 80	0 60 —0 76	0 60 —0 75	0 58 —0 80	0 58 —0 80	0 60 —0 78

Omaha, fermeture au comptant—								
Blé n° 2 dur	1 08 —1 10	1 11 —1 13	1 03/4—1 07	1 01 —1 04	0 93 —1 00	1 02/2—1 02/4	0 95 —0 96	0 95/4—0 96/4
" n° 3 "	1 04/4—1 08	1 07 —1 10/4	0 99 —1 03/4	0 98 —1 02	0 92/4—0 97	0 96 —1 02	0 88 —0 93	0 89 —0 94/4
Avoine blanche n 3	0 41/6—0 42	0 42 —0 42/2	0 40/4—0 41	0 37/6—0 38	0 36/2—0 36/4	0 37/2—0 37/4	0 36/2—0 36/4	0 36/4—0 36/6
" " n° 4	0 41 —0 41/4	0 41/2—0 41/4	0 40 —0 40/2	0 36/4—0 37/6	0 35/2—0 35/4	0 36/4—0 37	0 35/2—0 35/4	0 36 —0 36/2
Orge pour maltage	0 66 —0 70	0 66 —0 70	0 64 —0 67	0 61 —0 64	0 61 —0 64	0 63 —0 66	0 67 —0 72	0 65 —0 70
Orge n° 1 fourragère	0 59 —0 63	0 59 —0 63	0 55 —0 58	0 52 —0 56	0 52 —0 54	0 51 —0 58	0 54 —0 59	0 54 —0 57
Milwaukee, fermeture au comptant—								
Blé n° 1 du nord (Blue Stem)	1 21/4—1 22	1 25 —1 26	1 20 —1 21	1 18/4—1 19/4	1 134—/1 14/4	1 13/4—1 14/4	1 10 —1 11	1 10 —1 11
" n° 2 " "	1 18 —1 20	1 22 —1 23	1 16 —1 19	1 15 —1 17	1 11—1 12	1 10 —1 12/4	1 07 —1 09	1 07 —1 09
" n° 1 velour	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine blanche n° 3	0 45 —0 46	0 44/6—0 46	0 42/4—0 43/4	0 39/4—0 40/4	0 39/4—0 40/2	0 40 —0 41/2	0 38/4—0 40	0 39/2—0 40/2
Orge n° 3	0 78 —0 79/4	0 76 —0 78	0 76 —0 77	0 74/4—0 76	0 74/4—0 76	0 77 —0 78	0 76 —0 77/4	0 76 —0 78
Orge rejetée	0 66 —0 75	0 66 —0 72	0 65 —0 72	0 65 —0 70	0 63 —0 70	0 64 —0 72	0 64 —0 72	0 68 —0 72
Lin n° 1 *N.*-O	1 95/2—1 99/2	1 94/4—1 98/4	1 00 —1 94	1 93 —1 97	1 81/6—1 85/6	1 80 —1 84	1 76/4—1 80/4	1 74/4—1 78/4
Kansas City, fermeture au comptant—								
Blé n° 2 dur	1 08 —1 14	1 09 —1 17	1 06 —1 13	1 02 —1 09	0 99 —1 05	1 01 —1 07	0 95/4—1 02	1 00
" n° 3 "	1 06 —1 11	1 07/4—1 16	1 04/4—1 10	1 00 —1 07	0 95 —1 02	0 98 —1 00	0 92/4—0 99	0 95 —0 98
" n° 4 "	1 01/4—1 07	0 99 —1 07	0 95 —1 02	0 92 —1 01	0 92 —0 95	0 93 ..0 98	0 80 —0 94	0 96 1 00
" n° 2 rouge	1 11 —1 14	1 08 —1 14	1 06 —1 11	1 02 —1 06	0 98 —1 04	1 01 —1 06	0 97 —1 02	0 92 —0 95
" n° 3 "	1 04 —1 08	1 04 —1 11	1 03 —1 08	0 99 —1 03	0 93 —1 03	0 95 —1 03	0 92/4—1 00	0 82 —0 93
" n° 4 "	1 00 —1 04	1 00 —1 05	0 94 —1 01	0 90 —1 00	0 84 —0 93	0 96 —0 99	0 83 —0 93	.....
St Louis, fermeture au comptant—								
Blé n° 2 rouge d'hiver	1 23	1 21 —1 25	1 16 —1 18	1 10/4—1 13	1 07 —1 07/4	.....	1 00 —1 10	1 08/4—1 09
" n° 3 "	1 19	1 15 —1 16	1 07 —1 15	.....	1 00 —1 03	1 09	1 00	1 04 —1 07
" n° 4 "	0 95 —1 10	.....	0 98 —1 04	0 88 —1 00	.....	1 03/4—1 07	.....	0 94
" n° 2 dur	.....	.....	.....	.....	1 07	.....	.....	.....
" n° 3	.....	1 12/4—1 14	1 07 —1 10	.....	1 00 —1 02	1 03 —1 04	1 00 —1 03	.....

PRIX aux points terminus dans l'Amérique du Nord—Tous les samedis—*Suite.*

Marché et classe.	JUILLET 1916.				AOÛT 1916.				
	1	8	15	22	29	5	12	19	26
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, ferm. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	Fête.	1 15	1 17/2	1 19/5	1 25/4	1 39/2	1 52	1 56	1 60/6
" n° 2 "	"	1 13	1 15/4	1 17/5	1 23	1 37	1 50	1 52	1 58/6
" n° 3 "	"	1 10/4	1 12/4	1 14/1	1 19	1 32/6	1 45	1 49	1 54/6
Avoine n° 2 C.O	"	0 44/7	0 45/5	0 44/6	0 45	0 48/2	0 50	0 51	0 51/2
" n° 3 C.O	"	0 44/1	0 45	0 44/3	0 45	0 47/2	0 49	0 50	0 50/2
Orge	"	0 70 —0 74	0 71 —0 75	0 72 —0 76	0 69 —0 73	0 74 —0 78	0 78 —0 82	0 77 —0 81	0 81 —0 85
Lin n° 1 N.C.O	"	1 68	1 73/6	1 74	1 84/4	1 91	2 03	1 96	1 94
Minneapolis, fer. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	1 08/2—1 10/2	1 13/1—1 15/1	1 17/5—1 20/5	1 23/7—1 26/7	1 26/2—1 27/6	1 41/2—1 43/2	1 50/2—1 53/2	1 58/1—1 61/1	1 60 —1 63/4
" n° 2 "	1 04/6—1 07/6	1 09/5—1 12/5	1 13/5—1 17/5	1 19/1—1 23/7	1 22/6—1 25/6	137/2—1 41/2	1 47/2—1 51/2	1 55/1—1 59/1	1 56/4—1 61/4
" n° 3 du printemps	0 97/6—1 04/6	1 02/5—1 09/5	1 06/5—1 14/1	1 12/7—1 20/7	1 15/6—1 22/6	1 30/2—1 37/2	1 39/2—1 47/2	1 47/1—1 55/1	1 49/4—1 57/4
Avoine blanche n° 3	0 36/6—0 37/2	0 37/6—0 38/2	0 40 —0 40/4	0 39 —0 39/2	0 38/6—0 39/2	0 42/6—0 43/2	0 42/4—0 43	0 43/4—0 44/4	0 46/4—0 47
" " n° 4	0 35/2—0 36/2	0 36/2—0 37/2	0 38/4—0 39/4	0 37/4—0 38/4	0 37/2—0 38/2	0 41/2—0 42/2	0 41 —0 42	0 42 —0 43	0 45 —0 46
Orge	0 65 —0 71/4	0 66 —0 72/4	0 63 —0 72	0 58 —0 65/4	0 59 —0 67/4	0 64 —0 74/4	0 69 —0 84	0 73 —0 95	0 73 —1 00
Lin	1 77 —1 81	1 88 —1 92	1 96 —1 99	1 95/4—1 98/4	2 08 —2 12	2 11 —2 15/4	2 24 —2 28	2 16/4—2 20/4	2 15/4—2 19/4
Duluth, fermet. au comptant—									
Blé n° 1 du nord	1 11/4	1 14/6	1 19/3	1 24/6—1 25/6	1 27/1—1 28/1	1 42 —1 43	1 51/4—1 52/4	1 62/1—1 63/4	1 62/7—1 63/7
" n° 2 "	1 05/4—1 08/4	1 09/6—1 10/6	1 13/7—1 15/7	1 19/6—1 21/6	1 22/1—1 24/1	1 37/4—1 39/4	1 48 —1 50	1 58/4—1 61/4	1 57/7—1 61/7
" n° 3 du printemps	0 98/4—1 04/4	0 98/6—1 08/6	1 02/7—1 12/7	1 08/6—1 17/6	1 11/1—1 20/1	1 25/4—1 34/4	1 38 —1 44	1 49/4—1 54/4	1 49/7—1 56/7
Avoine blanche n° 3	0 36/6—0 37/2	0 37/6	0 40	0 39/2	0 38/6	0 42/2	0 42/3	0 44/2	0 46/7
Orge	0 61 —0 73	0 60 —0 72	0 61 —0 73	0 58 —0 66	0 59 —0 69	0 62 —0 75	0 72 —0 78	0 72 —1 00	0 74 —1 08
Lin	1 80	1 91/4—1 92	1 99	1 98/4—1 99	2 11 —2 11/4	2 14 —2 14/4	2 20 —2 26/4	2 17/4	2 14/4
Chicago, ferm. au comptant—									
Blé n° 2 rouge d'hiver	1 06				1 24/6	1 38	1 45/4—1 45/6	1 51 —1 51/4	1 58/2
" n° 3 " "	1 02 —1 03		1 14/4		1 21/2—1 23/6	1 34	1 43/4	1 49 —1 49/4	1 51/6—1 54/2
" n° 2 dur "				1 18 —1 18/2		1 34/4—1 37	1 44 —1 45/6	1 48/6—1 51/4	1 56
" n 3 " "	0 98 —1 01/2		1 10/2	1 16 —1 16/1	1 20 —1 22/6	1 35/6	1 43 —1 45	1 46/4—1 50/2	1 53/6—1 56
" n° 3 blé du nord du print.		1 05							
Avoine blanche n° 3	0 38/2—0 39	0 39/4—0 40	0 41/4—0 42	0 41 —0 42	0 41 —0 41/4	0 43/4—0 44/4	0 43/4—0 43/6	0 44/6—0 45/4	0 47/4—0 48
" " n° 4	0 37/6—0 38/2	0 38/6—0 39/2	0 41	0 41 —0 41/4	0 40/4—0 40/6	0 42/4—0 43/4	0 43 —0 43/2	0 44 —0 45	0 47 —0 47/4
Orge	0 64 —0 79	0 63 —0 80	0 69 —0 80	0 70 —0 76	0 64 —0 75	0 65 —0 82	0 69 —0 99	0 75 —1 10	0 88 —1 15

Omaha, ferm. au comptant—									
Blé nº 2 dur	0 98 —0 99/4	1 00 —1 03	1 05 —1 08	1 12/4—1 14	1 14 —1 19	1 28/6—1 33	1 38 —1 43	1 45 —1 48	1 50 —1 54
" nº 3 "	0 91/4—0 98	0 97 —1 00	1 03 —1 05/4	109 —1 12/4	1 09 —1 16/4	1 24 —1 30	1 34 —1 40/4	1 41 —1 47/2	1 46 —1 53
Avoine blanche nº 3	0 36/6—0 37	0 37/6—0 38	0 38/6—0 39	0 38/6—0 39	0 38 —0 38/6	0 40/4—0 41	0 39/6—0 42	0 43/2—0 43/4	0 44/2—0 44/4
" " nº 4	0 36/2—0 36/4	0 37/2—0 37/4	00 38/4—0 38/	60 38/2—0 38/	40 37/6—0 38	0 40 —0 40/2	0 39/4—0 41/2	0 42/4—0 43	0 43/4—0 44
Orge pour maltage	0 67 —0 72	0 66 —0 70	0 69 —0 71	0 63 —0 67	0 63 —0 65	0 64 —0 72	0 77 —0 80	0 82 —0 98	0 79 —1 05
" nº 1 fourragère	0 55 —0 60	0 60 —0 82	0 59 —0 63	0 57 —0 61	0 56 —0 60	0 59 —0 62	0 62 —0 65	0 68 —0 75	0 77 —0 85
Milwaukee, ferm. au compt.—									
Blé nº du nord (Blue Stem)	1 12 —1 13	1 14 —1 16	1 17/4—1 19	1 23/4—1 24/4	1 27 —1 28	1 41 —1 42	1 51 —1 52	1 56 —1 57	1 60 —1 62
" nº 2 " "	1 08 —1 10	1 11 —1 13	1 16 —1 17/4	1 21 —1 23	1 24/4—1 25	1 38 —1 40	1 48 —1 50	1 53 —1 55	1 58 —1 59
" nº 1 velour									
Avoine blanche nº 3	0 38/4—0 40	0 39/6—0 40	0 41/6—0 42/4	0 41/4—0 42/4	0 40/4—0 41/2	0 43/4—0 44	0 43/4—0 44/2	0 45/2—0 46/4	0 48 —0 49
Orge nº 3	0 77 —0 79	0 77 —0 79	0 78 —0 79	0 73 —0 75	0 72 —0 74	0 78 —0 80	0 92 —0 97	1 00 —1 08	1 05 —1 14
" rejetée	0 65 —0 72	0 65 —0 72	0 68 —0 74	9 65 0 70—	0 63 —0 67	0 65 —0 71	0 65 —0 79	0 72 —0 85	0 75 —0 88
Lin nº 1 N. O	1 17 —1 81	1 88 —1 92		1 95/4—1 98/4	2 08 —2 12	2 11 —2 15	2 24 —2 28	2 16/4—2 20/4	2 15/4—2 19/4
Kansas City, ferm. au compt.—									
Blé nº 2 dur	0 99 —1 06	1 02 —1 08	1 10 —1 14	1 12·4—1 16/4	1 17 —1 21/4	1 29/4—1 33	1 40 —1 44	1 43 —1 51/4	1 49 —1 55/4
" nº 3 "	0 96 —1 05	0 98 —1 02/4	1 06 —1 09	1 10 —1 15	1 11 —1 20	1 28 —1 34	1 36/4—1 44	1 39/4—1 50	1 46 —1 52
" nº 4 "	0 93 —0 98	0 93 —0 98	1 04 —1 07	1 06 —1 14	1 04 —1 19	1 25 —1 32	1 33 —1 40	1 36 —1 43	1 40 —1 52
" nº 2 rouge	0 94 —1 00	1 05	1 10 —1 17	1 23 —1 25	1 18 —1 27	1 31 —1 39	1 41 —1 47	1 40 —1 50	1 53 —1 60
" nº 3 "	0 83 —0 94	1 03	1 04 —1 16	1 20 —1 22	1 13 —1 24	1 29 —1 36	1 40/4	1 46 —1 48	1 50
" nº 4 "		0 84 —0 95		1 08 —1 15	1 04 —1 13	1 18 —1 31	1 40	1 32 —1 43	1 39
St. Louis, ferm. au compt.—									
Blé nº 2 rouge d'hiver	1 10 —1 11	1 13	1 18	1 32	1 33	1 42	1 48 —1 51	1 55 —1 59	1 62/4
" nº 3 " "	1 01 —1 06	1 10/4	1 06 —1 10	1 27	1 27	1 37	1 43 —1 48	1 48 —1 56	1 48 —1 56
" nº 4 " "		0 96		1 26	1 21		1 33 —1 40	1 38 —1 45	
" nº 2 dur							1 44 —1 50	1 50 —1 57	1 54 —1 60
" nº 3 "	1 01 —1 03/4	1 01 —1 03/4	1 09 —1 10	1 17			1 42/4	1 45 —1 50	

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées.

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Ecart.
	1915.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	1 sept.	1 du nord...	0 96	Rej. 2 nord.	0 88/4	0 7/4
Minneapolis	1 "	1 du nord...	1 25/3	H.T.	0 90	0 35/3
Duluth	1 "	1 dur.	1 02/6	H.T.	0 91/5	0 11/1
Winnipeg	2 "	1 du nord...	0 97	Rej. 2 nord.	0 89/4	0 7/4
Minneapolis	2 "	1 dur.	1 07/4	H.T.	0 83/4	24
Duluth	2 "	1 dur.	1 04/1	N° 4	0 91/2	12/7
Winnipeg	3 "	1 du nord...	0 94/4	Rej. 2 nord.	0 86/4	8
Minneapolis	3 "	1 dur.	1 02/4	H.T.	0 94/4	13
Duluth	3 "	1 du nord...	1 03/1	H.T.	0 99	4/1
Winnipeg	4 "	1 du uord...	0 92/6	Rej. 2 nord.	0 84/6	8
Minneapolis	4 "	1 dur.	1 04	H.T.	0 88	16
Euluth	4 "	1 du nord...	1 01	3 nord.	0 92/3	8/5
Winnipeg	6 "	Fête.				
Minneapolis	6 "	"				
Duluth	6 "	"				
Winnipeg	7 "	1 du nord...	0 88/4	Rej. 2 nord.	0 81/4	7
Minneapolis	7 "	1 dur.	0 97	H.T.	0 82/2	14/6
Duluth	7 "	1 dur.	0 93/4	4 D.H.	0 84/7	8/5
Winnipeg	8 "	1 du nord...	0 91/6	Rej. 2 nord.	0 84	7/6
Minneapolis	8 "	1 dur.	0 98	H.T.	0 82/5	15/3
Duluth	8 "	1 du nord...	0 94/6	N° 4	0 86/2	8/4
Winnipeg	9 "	1 du nord...	0 92/4	Rej. 2 nord.	0 84	8/4
Minneapolis	9 "	1 dur.	0 97/6	N° 4	0 83	14/6
Duluth	9 "	1 dur.	0 95/6	N° 4 D.H.	0 86	9/6
Winnipeg	10 "	1 du nord...	0 94	2 Carié.	0 80	14
Minneapolis	10 "	1 dur.	1 00	Rej. 2.	0 85/3	14/5
Duluth	10 "	1 dur.	0 98/3	N° 4	0 88/5	11/6
Winnipeg	11 "	1 du nord...	0 94	2 Carié.	0 81	13
Minneapolis	11 "	1 dur.	1 03/2	3 Nord.	0 92	11/2
Duluth	11 "	1 dur.	1 02/4	W.N°4 D.H	0 90/6	11/6
Winnipeg	13 "	1 du nord...	0 96/2	2 Carié.	0 83/6	12/4
Minneapolis	13 "	1 dur.	1 05/6	Rej. Carié.	0 85	20/6
Duluth	13 "	1 dur.	1 03/4	N° 4	0 90	13·4
Winnipeg	14 "	1 du nord...	0 97/4	2 Carié.	0 83/4	14
Minneapolis	14 "	1 dur.	1 07/6	Rej.	0 90	17/6
Duluth	14 "	1 dur.	1 05	N° 4	0 95	10
Winnipeg	15 "	1 du nord...	0 94/2	2 Carié.	0 81/4	12/6
Minneapolis	15 "	1 dur.	1 02/4	N° 4 Carié.	0 88/6	13/6
Duluth	15 "	1 dur.	1 02/6	N° 4	0 90/5	12/1
Winnipeg	16 "	1 du nord...	0 97/4	2 Carié.	0 83/6	13/6
Minneapolis	16 "	1 dur.	1 02/5	Rej.	0 87	15/5
Duluth	16 "	1 dur.	1 03/6	N° 3	0 94/4	9/2
Winnipeg	17 "	1 du nord...	0 95/4	2 Carié.	0 81/6	13/6
Minneapolis	17 "	1 dur.	1 05/4	N° 4	0 87/6	18
Duluth	17 "	1 dur.	1 03/5	Rej.	0 90	13/5
Winnipeg	18 "	1 du nord... 1 dur.	0 94/6	2 Crié	0 81/2	13/4
Minneapolis	18 "	1 du nord...	1 04/1	Rej.	0 89	15/1
Duluth	18 "		1 00/4	N° 3	0 93/5	6/7

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	20 sept.	1 nord	0 94	2 carié	0 81/4	12/4
Minneapolis	20 "	1 nord	1 02/4	Rej	0 87	15/4
Duluth	20 "	1 dur	0 98/7	N° 3	0 89/5	9/2
Winnipeg	21 "	1 nord	0 94	2 carié	0 81/4	12/4
Minneapolis	21 "	1 dur	1 03/4	H.T	0 89	14/4
Duluth	21 "	1 dur	0 99/6	N° 4	0 88/6	11
Winnipeg	22 "	1 nord	0 94/2	2 carié	0 83/2	11
Minneapolis	22 "	1 dur	1 06/4	N °4	0 88/3	18/1
Duluth	22 "	1 dur	1 07/6	H T	0 89/2	18/4
Winnipeg	23 "	1 nord	0 92	N° 5	0 77/4	14/4
Minneapolis	23 "	1 dur	1 05/2	N° 4	0 88	17/2
Duluth	23 "	1 dur	1 03/5	N° 4	0 90	13/5
Winnipeg	24 "	1 nord	0 94	N° 5	0 79/4	14/4
Minneapolis	24 "	1 dur	1 03/2	N° 4	0 89/4	13/6
Duluth	24 "	1 dur	0 99/2	N° 4	0 87/4	11/6
Winnipeg	25 "	1 nord	0 94	N° 5	0 78/4	15/4
Minneapolis	25 "	1 dur	1 03/1	N° 4	0 89	14/1
Duluth	25 "	1 dur	0 98/6	N° 3	0 91/4	7/2
Winnipeg	27 "	1 nord	0 91/6	N° 5	0 77/2	14/4
Minneapolis	27 "	1 dur	1 00/5	N° 4	0 84	16/5
Duluth	27 "	1 dur	0 97/2	N° 4	0 83	14/2
Winnipeg	28 "	1 nord	0 93/6	N° 5	0 78/6	15
Minneapolis	28 "	1 dur	1 00/7	N° 4	0 84	16/7
Duluth	28 "	1 dur	0 97/6	N° 4	0 81/4	16/2
Winnipeg	29 "	1 nord	0 90/2	N° 4	0 80/6	9/4
Minneapolis	29 "	1 dur	1 01/5	N° 4	0 83/7	17/6
Duluth	29 "	1 dur	0 98/4	N° 4	0 88	10/4
Winnipeg	30 "	1 nord	0 91/6	N° 4	0 81/6	10
Minneapolis	30 "	1 dur	1 01/3	N° 4	0 80	21/3
Duluth	30 "	1 dur	0 96/4	N° 4	0 85	11/4
Winnipeg	1er oct.	1 nord	0 88/6	Carié n° 2	0 81/2	7/4
Minneapolis	1er "	1 dur	1 01	N° 4	0 82	19
Duluth	1er "	1 dur	0 97	N° 4	0 83/5	13/3
Winnipeg	2 "	1 nord	0 89/6	Carié n° 2	0 82/2	7/4
Minneapolis	2 "	1 dur	0 99/4	N° 4	0 80	19/4
Duluth	2 "	1 dur	0 97	N° 4	0 85/5	11/3
Winnipeg	4 "	1 nord	0 90/6	Carié n° 2	0 82/4	8/2
Minneapolis	4 "	1 dur	1 00/4	H T	0 77	23/4
Duluth	4 "	1 dur	0 98/4	N° 4	0 85/4	13
Winnipeg	5 "	1 nord	0 92	Fourrager	0 66	26
Minneapolis	5 "	1 dur	1 04	N° 4	0 87/4	16/4
Duluth	5 "	1 dur	0 99/5	N° 4	0 88/2	11/3
Winnipeg	6 "	1 nord	0 98/2	N° 5	0 81/6	16/4
Minneapolis	6 "	1 dur	1 11	Rej	0 86	25
Duluth	6 "	1 dur	1 07	N° 4	0 87	20
Winnipeg	7 "	1 nord	0 95/6	Fourrager	0 69/2	26·4
Minneapolis	7 "	1 dur	1 11/4	N° 3	0 94	17/4
Duluth	7 "	1 dur	1 08/4	N° 4	0 95	13/4

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Blus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	8 oct.	1 nord	0 92/4	Fourrager	0 66/4	26
Minneapolis	8 "	1 dur	1 08	Rej	0 87	21
Duluth	8 "	1 nord	1 02/4	N° 4	0 90/2	12/2
Winnipeg	9 "	1 nord	0 94/4	Fourrager	0 68/2	26/2
Minneapolis	9 "	1 dur	1 06/6	Rej	0 87	19/6
Duluth	9 "	1 dur	1 03/2	Rej	0 88/4	14/6
Winnipeg	11 "	Jour d'actions de grâce.				
Minneapolis	11 "	1 dur	1 09/6	Rej	0 90	19/6
Duluth	11 "	1 dur	1 05/2	H.T	0 91/4	13/6
Winnipeg	12 "	1 nord	0 99	Fourrager	0 73	26
Minneapolis	12 "	1 dur	1 09/7	H.T	0 94/2	15/5
Duluth	12 "	1 dur	1 06/5	N° 4	0 91/7	14/6
Winnipeg	13 "	1 nord	1 00/2	Fourrager	0 74/2	26
Minneapolis	13 "	1 dur	1 11/1	H.T	0 93	18/1
Duluth	13 "	1 dur	1 09	H.T	0 93/5	15/3
Winnipeg	14 "	1 nord	0 99/4	Fourrager	0 73	26/4
Minneapolis	14 "	1 dur	1 14/4	H.T	0 92/2	22/2
Duluth	14 "	1 dur	1 08/4	N° 4	0 94/4	14
Winnipeg	15 "	1 nord	1 02/4	Fourrager	0 76	26/4
Minneapolis	15 "	1 dur	1 12/6	H.T	0 85	27/6
Duluth	15 "	1 dur	1 08/6	H.T	0 91/5	17/1
Winnipeg	16 "	1 nord	1 04	Fourrager	0 78	26
Minneapolis	16 "	1 dur	1 13/4	H.T	0 90	23/4
Duluth	16 "	1 dur	1 08/3	H.T	0 96/2	12/1
Winnipeg	18 "	1 nord	1 00	Fourrager	0 75	25
Minneapolis	18 "	1 dur	1 09/7	H.T	0 89	20/7
Duluth	18 "	1 nord	1 07	H.T	0 85	22
Winnipeg	19 "	1 nord	1 02/2	Fourrager	0 76/6	25/4
Minneapolis	19 "	1 dur	1 08/3	H.T	0 87	21/3
Duluth	19 "	1 dur	1 05/4	H.T	0 91/2	14/2
Winnipeg	20 "	1 nord	1 00/4	Fourrager	0 75	25/4
Minneapolis	20 "	1 dur	1 07/6	H.T	0 85	22/6
Duluth	20 "	1 dur	1 03/5	H.T	0 88/4	15/1
Winnipeg	21 "	1 nord	0 99/4	Fourrager	0 74/2	25/2
Minneapolis	21 "	1 dur	1 07	H.T.D	0 82	25
Duluth	21 "	1 nord	1 03/4	H.T.D	0 80	23/4
Winnipeg	22 "	1 nord	0 97/4	Fourrager	0 72/2	25/2
Minneapolis	22 "	1 dur	1 07/3	H.T	0 78	29/3
Duluth	22 "	1 nord	1 01/5	H.T	0 85	16/5
Winnipeg	23 "	1 nord	0 95/2	Fourrager	0 70/2	25
Minneapolis	23 "	1 dur	1 03/2	H.T	0 76	27/2
Duluth	23 "	1 dur	0 99/3	H.T	0 81/3	18
Winnipeg	25 "	1 nord	0 97/4	Carié 3 nord	0 83/4	14
Minneapolis	25 "	1 dur	1 02/7	H.T	0 77	25/7
Duluth	25 "	1 dur	0 99/6	H.T.D	0 78	20/6
Winnipeg	26 "	1 nord	97/6	Carié 3 nord	83/6	14
Minneapolis	26 "	1 dur	1 03/1	H.T	0 70	33/1
Duluth	26 "	1 dur	99/5	H.T	0 81	18/5

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	27 oct.	1 du nord	0 98	Carié, 3 nord	0 84	14
Minneapolis	27 "	1 dur	1 03/4	H.T	0 70	33/4
Duluth	27 "	1 dur	0 98/2	H.T.D	0 80	18/2
Winnipeg	28 "	1 du nord	0 98/4	Carié, 3 nord	0 85	14/4
Minneapolis	28 "	1 dur	1 06	H.T	0 75	31
Duluth	28 "	1 dur	0 98/7	3 D	0 80	18/7
Winnipeg	29 "	1 du nord	1 01	Carié, 3 nord	0 86/4	14/4
Minneapolis	29 "	1 dur	1 05/4	H.T	0 82	23/4
Duluth	29 "	1 dur	1 01/1	H.T	8 3/6	17/3
Winnipeg	30 "	1 du nord	1 00	Carié, 3 nord	0 86	14
Minneapolis	30 "	1 dur	1 04/2	H.T	0 76	28/2
Duluth	30 "	1 dur	1 01/4	No 4 D	0 83	18/4
Winnipeg	1er nov	1 du nord	1 02/4	Fourrager	0 73	29/4
Minneapolis	1er "	1 dur	1 04	H.T	0 70	34
Duluth	1er "	1 dur	1 02/3	3 nord	0 89/3	13
Winnipeg	2 "	1 du nord	1 04/6	Fourrager	0 75/2	29/4
Minneapolis	2 "	1 dur	1 05/1	H.T	0 75	30/1
Duluth	2 "	1 dur	1 07/3	No 4	0 85	18/7
Winnipeg	3 "	1 du nord	1 03	Fourrager	0 74/4	28/4
Minneapolis	3 "	1 dur	1 05/6	H.T	0 75	30/6
Duluth	3 "	1 dur	1 02/4	3 nord	0 89/4	13
Winnipeg	4 "	1 du nord	1 03/6	Fourrager	0 75/2	28/4
Minneapolis	4 "	1 dur	1 03/4	H.T	0 60	43/4
Duluth	4 "	1 dur	1 04/1	H.T	0 81/4	22/5
Winnipeg	5 "	1 du nord	1 04/2	No 6	0 80	24/2
Minneapolis	5 "	1 dur	1 05/6	H.T	0 70	35/6
Duluth	5 "	1 dur	1 03/3	3 nord	0 90/3	13
Winnipeg	6 "	1 du nord	1 04/2	No 6	0 80/6	23/4
Minneapolis	6 "	1 dur	1 04/2	H.T.H	0 78	26/2
Duluth	6 "	1 dur	1 03/7	No 4 D	0 86	17/7
Winnipeg	8 "	1 du nord	1 03/2	Fourrager	0 74/2	29
Minneapolis	8 "	1 dur	1 06	Rej	0 75	31
Duluth	8 "	1 dur	1 03/4	H.T	0 82	21/4
Winnipeg	9 "	1 du nord	1 02/2	Fourrager	0 74	28/2
Minneapolis	9 "	1 dur	1 03/1	Rej	0 75	28/1
Duluth	9 "	1 dur	1 03/6	No 4	0 86	17/6
Winnipeg	10 "	1 du nord	1 03	Carié, 3 nord	0 89/4	13/4
Minneapolis	10 "	1 dur	1 04/4	Rej	0 80	24/4
Duluth	10 "	1 dur	1 03/1	No 4	0 86	17/1
Winnipeg	11 "	1 du nord	1 05	No 4	0 91/6	13/2
Minneapolis	11 "	1 dur	1 05/4	H.T	0 75	30/4
Duluth	11 "	1 dur	1 03/5	Rej	0 82	21/5
Winnipeg	12 "	1 du nord	1 04	No 4	0 91	13
Minneapolis	12 "	1 dur	1 05/5	H.T	0 75	30/5
Duluth	12 "	1 dur	1 04/4	Rej	0 82/7	21/5
Winnipeg	13 "	1 du nord	1 06	Carié, 3 nord	0 92/4	13/4
Minneapolis	13 "	1 dur	1 07	H.T	0 65	42
Duluth	13 "	1 dur	1 04/7	No 4	0 82	22/7

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915.		$ c.		$ c.	
Winnipeg	15 nov.	1 nord	1 05/2	N° 4	0 92/4	12/6
Minneapolis	15 "	1 dur	1 07/6	H.T	0 75	32/6
Duluth	15 "	1 dur	1 05/5	N° 4	0 87/6	17/7
Winnipeg	16 "	1 nord	1 04/6	N° 4	0 92/2	12/4
Minneapolis	16 "	1 dur	1 10	N° 4 D.H.	0 83	27
Duluth	16 "	1 dur	1 05/5	N° 4 D	0 84/4	21/1
Winnipeg	17 "	1 nord	1 03	Fourrager	0 73/2	19/6
Minneapolis	17 "	1 dur	1 08/7	H.T	0 67	41/7
Duluth	17 "	1 dur	1 06/4	Rej	0 80/4	26
Winnipeg	18 "	1 nord	1 04/2	Fourrager	0 75	29/2
Minneapolis	18 "	1 dur	1 08/6	H.T	0 85	23/6
Duluth	18 "	1 dur	1 05/3	H.T.D.	0 83	22/3
Winnipeg	19 "	1 nord	1 03	Fourrager	0 74/4	28/4
Minneapolis	19 "	1 dur	1 08/6	H.T	0 85	23/6
Duluth	19 "	1 dur	1 05	N° 4	0 88/5	16/3
Winnipeg	20 "	1 nord	1 01	Fourrager	0 72	29
Minneapolis	20 "	1 dur	1 09	H.T	0 77/4	31/4
Duluth	20 "	1 dur	1 06	N° 4	0 87/6	18/2
Winnipeg	22 "	1 nord	1 01	N° 6	0 76/4	24/4
Minneapolis	22 "	1 dur	1 06/6	H.T	0 65	41/6
Duluth	22 "	1 dur	1 04/3	N° 4 Carié D	0 81	23/3
Winnipeg	23 "	1 nord	1 00/2	N° 6	0 76/2	24
Minneapolis	23 "	1 dur	1 07/1	H.T	0 64	43/1
Duluth	23 "	1 dur	1 03/5	N° 4	0 87	16/5
Winnipeg	24 "	1 nord	1 01	3 nord	0 94	7
Minneapolis	24 "	1 dur	1 07	H.T	0 60	47
Duluth	24 "	1 nord	1 03/2	N° 4	0 85	18/2
Winnipeg	25 "	1 nord	0 99/4	3 nord	0 93/4	6
Minneapolis	25 "					
Duluth	25 "					
Winnipeg	26 "	1 nord	1 00/6	N° 4	0 89/6	11
Minneapolis	26 "	1 dur	1 06/1	H.T	0 70	46/1
Duluth	26 "	1 dur	1 03	N° 4	0 79	24
Winnipeg	27 "	1 nord	1 01/6	N° 4	0 90/6	11/6
Minneapolis	27 "	1 dur	1 05/6	H.T	65	40/6
Duluth	27 "	1 dur	1 02/4	Rej	0 85	17/4
Winnipeg	29 "					
Minneapolis	29 "	1 dur	1 06	N° 4	0 85	21
Duluth	29 "	1 dur	1 04/1	N° 4	0 86	18/1
Winnipeg	30 "	1 nord	1 03/4	Fourrager	0 75/4	28
Minneapolis	30 "					
Duluth	30 "					
Winnipeg	1er déc.	1 nord	1 02/6	3 nord	0 94/6	8
Minneapolis	1er "	1 dur	1 08/3	Rej	0 83	25/3
Duluth	1er "	1 dur	1 05/6	Rej	0 87/2	18/4
Winnipeg	2 "	1 nord	1 05/2	N° 4	0 96/2	9
Minneapolis	2 "	1 dur	1 11/7	H.T	0 70	41/7
Duluth	2 "	1 dur	1 09/5	N° 4	0 90	19/5

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915.		$ c.		$ c.	
Winnipeg	3 déc.	1 nord	1 05/6	N° 4	0 96/6	9
Minneapolis	3 "	1 dur	1 13/6	Rej	0 87/3	26/3
Duluth	3 "	1 dur	1 10/3	H.T	0 92	18/3
Winnipeg	4 "	1 nord	1 08/2	N° 4	0 99/2	9
Minneapolis	4 "	1 dur	1 14	H.T	0 75	39
Duluth	4 "	1 dur	1 13	N° 4 séché	0 85	28
Winnipeg	6 "	1 nord	1 12/4	N° 4	1 03/4	9
Minneapolis	6 "	1 dur	1 17/6	Rej	0 90	27/6
Duluth	6 "	1 dur	1 17/7	N° 4 séché	0 87/4	30/3
Winnipeg	7 "	1 nord	1 09/4	N° 4	1 00/4	9
Minneapolis	7 "	1 dur	1 19	H T	0 80	39
Duluth	7 "	1 nord	1 15/4	1 séché carié	0 91	24/4
Winnipeg	8 "	1 nord	1 08/6	N° 4	1 00/2	8/4
Minneapolis	8 "	1 dur	1 18	H.T	0 88	30
Duluth	8 "	1 nord	1 17	H.T	0 92	25
Winnipeg	9 "	1 nord	1 07/2	N° 4	0 99/2	8
Minneapolis	9 "	1 dur	1 14/3	H.T	0 85	29/3
Duluth	9 "	1 nord	1 14/2	N° 4	0 99	15/2
Winnipeg	10 "	1 nord	1 05	N° 4	0 97	8
Minneapolis	10 "	1 dur	1 13/4	H.T	0 95	18/4
Duluth	10 "	1 nord	1 13/4	Rej	0 95	18/4
Winnipeg	11 "	1 nord	1 05/2	N° 4	0 94/2	11
Minneapolis	11 "	1 nord	1 11/5	H.T	0 83	28/5
Duluth	11 "	1 dur	1 12/4	N° 4 séché	0 85	27/4
Winnipeg	13 "	1 nord	1 07/6	N° 4	0 97/2	10/4
Minneapolis	13 "	1 dur	1 14	H.T	0 78	36
Duluth	13 "	1 dur	1 11/4	N° 4	0 94/4	17
Winnipeg	14 "	1 nord	1 07/6	N° 4	0 97/6	10
Minneapolis	14 "	1 dur	1 16/4	H.T	0 86	30/4
Duluth	14 "	1 dur	1 12/3	H.T	0 99/3	13
Winnipeg	15 "	1 nord	1 07/6	N° 4	0 97/6	10
Minneapolis	15 "	1 dur	1 15/6	H.T	0 86	29/6
Duluth	15 "	1 dur	1 13/4	N° 4	0 94/7	18/5
Winnipeg	16 "	1 nord	1 08/6	N° 4	0 99	9/6
Minneapolis	16 "	1 dur	1 16/6	Rej	0 83	33/6
Duluth	16 "	1 dur	1 13/5	N° 4	0 96	17/5
Winnipeg	17 "	1 nord	1 09/2	N° 4	0 99/4	9/6
Minneapolis	17 "	1 dur	1 17	Rej	0 85	32
Duluth	17 "	1 dur	1 12/6	N° 4	0 98	14/6
Winnipeg	18 "	1 nord	1 10/4	N° 4	1 01	9/4
Minneapolis	18 "	1 dur	1 17/1	H.T	0 85	32/1
Duluth	18 "	1 dur	1 14/3	N° 4	0 90	24/3
Winnipeg	20 "	1 nord	1 12	3 nord	1 05/4	6/4
Minneapolis	20 "	1 dur	1 20/3	H.T	0 85	35/3
Duluth	20 "	1 dur	1 17/4	N° 4	0 96/2	21/2
Winnipeg	21 "	1 nord	1 16/2	N° 6	0 88/6	27/4
Minneapolis	21 "	1 dur	1 23/6	H.T	0 98	25/6
Duluth	21 "	1 dur	1 20/5	N° 4	0 99/6	20/7

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut priz.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	22 déc.	1 nord	1 12/6	N 4	1 01/6	11
Minneapolis	22 "	1 dur	1 23/3	H.T	0 80	43/3
Duluth	22 "	1 dur	1 19	N° 4	1 05	14
Winnipeg	23 "	1 nord	1 14/4	N° 5	0 96	18/4
Minneapolis	23 "	1 dur	1 23/1	Rej	0 94	29/1
Duluth	23 "	1 dur	1 20/4	N° 4	1 03/5	16/7
Winnipeg	24 "	1 nord	1 16/4	N° 4	1 04	12/4
Minneapolis	24 "	1 dur	1 25/4	Rej	0 90	35/4
Duluth	24 "	1 dur	1 22/5	N° 4	1 05/2	17/3
Winnipeg	25 "	Jour d'action de grâce				
Minneapolis	25 "	" "				
Duluth	25 "	" "				
Winnipeg	27 "	1 nord	1 15/4	Fourrager	0 75/4	40
Minneapolis	27 "	1 dur	1 26/5	H.T	0 95	31/5
Duluth	27 "	1 dur	1 21/6	N° 4	1 02	19/6
Winnipeg	28 "	1 nord	1 13/2	Fourrager	0 73/2	40
Minneapolis	28 "	1 ddr	1 25	H.T	0 86	39
Duluth	28 "	1 nord	1 22/2	N° 4	1 07	15/2
Winnipeg	29 "	1 nord	1 13/4	Fourrager	0 73/4	40
Minneapolis	29 "	1 dur	1 23	H.T	0 95	28
Duluth	29 "	1 dur	1 21	N° 4	1 09/2	11/6
Winnipeg	30 "	1 nord	1 15/4	Fourrager	0 75/4	40
Minneapolis	30 "	1 dur	1 24/4	H.T	0 90	34/4
Duluth	30 "	1 dur	1 23/1	N° 6	1 06	17/1
Winnipeg	31 "	1 nord	1 15	Fourrager	0 75	40
Minneapolis	31 "	1 dur	1 26/4	Rej	0 98	28/4
Duluth	31 "	1 dur	1 21/2	N° 4	1 09/4	11/6
	1916					
Winnipeg	1er janv.			Jour d'action de grâce		
Minneapolis	1 "			"	"	
Duluth	1 "			"	"	
Winnipeg	3 "	1 nord	1 13	Fourrager	0 73	40
Minneapolis	3 "	1 dur	1 24	Rej	1 00	24
Duluth	3 "	1 nord	1 23	Rej	0 98	25
Winnipeg	4 "	1 nord	1 15/6	Fourrager	0 76	39/6
Minneapolis	4 "	1 dur	1 25/3	Rej	0 96	29/3
Duluth	4 "	1 dur	1 22/5	Rej	0 98	24/5
Winnipeg	5 "	1 nord	1 16	Fourrager	0 76	40
Minneapolis	5 "	1 dnr	1 29/1	Rej	0 95	34/1
Duluth	5 "	1 dur	1 23/6	N° 4	1 06/4	17/2
Winnipeg	6 "	1 nord	1 16	Fourrager	0 77/6	38/2
Minneapolis	6 "	1 dur	1 28/2	N.G	0 91	37/2
Duluth	6 "	1 dur	1 25	N° 4	1 08/5	16/3
Winnipeg	7 "	1 nord	1 14/6	Fourrager	0 77/4	37/2
Minneapolis	7 "	1 dur	1 27/4	Rej	0 96	31/4
Duluth	7 "	1 nord	1 24/4	N° 4	1 08/5	15/7
Winnipeg	8 "	1 nord	1 16	Fourrager	0 78	48
Minneapolis	8 "	1 dur	1 26/4	H.T	1 04/6	21/6
Duluth	8 "	1 nord	1 24/1	N° 4	1 11/4	12/3

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Fin.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ t.	$ c.
Winnipeg	10 janv.	1 nord	1 15/2	Fourrager	0 77/6	37/4
Minneapolis	10 "	1 dur	1 28	H.T.	1 01	27
Duluth	10 "	1 dur	1 23/3	3 nord	1 12/3	11
Winnipeg	11 "	1 nord	1 17/4	Fourrager	0 80/4	37/
Minneapolis	11 "	1 dur	1 27/7	Rej	0 90	37/7
Duluth	11 "	1 dur	1 25	H.T.	1 08/7	16/1
Winnipeg	12 "	1 nord	1 19/1	Fourrager	0 81/5	37/4
Minneapolis	12 "	1 dur	1 30/2	H.T.	0 97	33/2
Duluth	12 "	1 dur	1 26/6	N° 4	1 07/7	18/7
Winnipeg	13 "	1 nord	1 19/2	Fourrager	0 81/6	37/4
Minneapolis	13 "	1 dur	1 32	H.T.	1 09	23
Duluth	13 "	1 dur	1 26/7	N° 4	1 05	21/7
Winnipeg	14 "	1 nord	1 19/3	Fourrager	0 82/1	37/2
Minneapolis	14 "	1 dur	1 31/2	N° 4	1 13	18/2
Duluth	"	1 dur	1 27/4	N° 4	1 14/2	13/2
	14					
Winnipeg	15 "	1 nord	1 20/3	Fourrager	0 82/7	37/4
Minneapolis	15 "	1 dur	1 31/1	Rej	1 00	31/1
Duluth	15 "	1 dur	1 27/3	3 durum	1 14	13/3
Winnipeg	17 "	1 nord	1 21/6	Fourrager	0 85	36/6
Minneapolis	17 "	1 dur	1 32/6	Rej	1 06	26/6
Duluth	17 "	1 dur	1 28/7	N° 4	1 13/4	15/3
Winnipeg	18 "	1 nord	1 25/4	Fourrager	0 88/6	36/6
Minneapolis	18 "	1 dur	1 35/6	Rej	1 00	35/6
Duluth	18 "	1 ddr	1 31/5	N° 4	1 15/6	15/7
Winnipeg	19 "	1 nord	1 24/4	Fourrager	0 87/4	37
Minneapolis	19 "	1 dur	1 35/4	Rej	1 06	29/4
Duluth	19 "	1 dur	1 30/5	N° 4	1 10	20/5
Winnipeg	20 "	1 nord	1 24/1	Fourrager	0 88/3	35/6
Minneapolis	20 "	1 dur	1 34/5	Rej	1 12	22/5
Duluth	20 "	1 dur	1 30	Rej	1 10	20
Winnipeg	21 "	1 nord	1 26/4	Fourrager	0 90/2	36/2
Minneapolis	21 "	1 dur	1 37/3	N° 4	1 19/5	17/6
Duluth	21 "	1 dur	1 33	H.T.	1 15	18
Winnipeg	22 "	1 nord	1 27	Fourrager	0 96/2	30/6
Minneapolis	22 "	1 dur	1 38	N 4	1 17/4	20/4
Duluth	22 "	1 dur	1 33/1	Rej	1 09	24/1
Winnipeg	24 "	1 nord	1 27/5	Fourrager	0 98/7	28/6
Minneapolis	24 "	1 dur	1 38/2	H.T.	1 00	38/2
Duluth	24 "	1 dur	1 33/2	Rej	1 06	27/2
Winnipeg	25 "	1 nord	1 29/6	Fourrager	1 01/6	28/
Minneapolis	25 "	1 dur	1 40/1	N° 4	1 15/7	24/2
Duluth	25 "	1 dur	1 35/3	N° 4	1 23/4	11/7
Winnipeg	26 "	1 nord	1 29/1	Fourrager	1 01/1	28
Minneapolis	26 "	1 dur	1 42/4	H.T.	1 15	27/4
Duluth	26 "	1 dur	1 36	Rej	1 17/6	18/2
Winnipeg	27 "	1 nord	1 29/6	Fourrager	1 01/6	28
Minneapolis	27 "	1 dur	1 41/6	Rej	1 10	31/6
Duluth	27 "	1 dur	1 36/2	3 nord	1 25/2	11

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	28 janv.	1 nord	1 28/5	Fourrager	0 99/3	29/2
Minneapolis	28 "	1 dur	1 42/2	H.T	1 07	35/2
Duluth	28 "	1 dur	1 35/1	2 Durum	1 24/1	11
Winnipeg	29 "	1 nord	1 26/1	Fourrager	0 97/1	29
Minneapolis	29 "	1 dur	1 40/6	H.T	1 15/4	25/2
Duluth	29 "	1 nord	1 36/1	2 Durum	1 22/5	13/4
Winnipeg	31 "	1 nord	1 23/5	Fourrager	0 94/5	29
Minneapolis	31 "	1 dur	1 40	N° 4	1 10/4	29/4
Duluth	31 "	1 nord	1 33/4	3 nord	1 20	13/4
Winnipeg	1er fév.	1 nord	1 26/5	Fourrager	0 97/5	29
Minneapolis	1er "	1 dur	1 39/2	N° 4	1 14/4	24/6
Duluth	1er "	1 dur	1 33/5	2 Durum	1 18	15/5
Winnipeg	2 "	1 nord	1 25	Fourrager	0 96	29
Minneapolis	2 "	1 nord	1 38/1	Rej	1 15	23/1
Duluth	2 "	1 dur	1 32	Rej	1 13/4	18/4
Winnipeg	3 "	1 nord	1 25/5	Fourrager	0 96/5	29
Minneapolis	3 "	1 dur	1 38	Rej	1 00	38
Duluth	3 "	1 nord	1 34	Rej	1 08	26
Winnipeg	4 "	1 nord	1 27/5	Fourrager	0 98/1	29/4
Minneapolis	4 "	1 dur	1 39/1	Rej	1 19	20/1
Duluth	4 "	1 dur	1 33/2	N° 4	1 18/3	14/7
Winnipeg	5 "	1 nord	1 27/2	Fourrager	0 97/6	29/4
Minneapolis	5 "	1 dur	1 37/7	Rej	1 21	16/7
Duluth	5 "	1 nord	1 33/1	3 nord	1 21/2	11/7
Winnipeg	7 "	1 nord	1 23	Fourrager	0 93/4	29/4
Minneapolis	7 "	1 dur	1 38/1	3 nord	1 18/5	19/4
Duluth	7 "	1 nord	1 33	N° 4	1 13/3	19/5
Winnipeg	8 "	1 nord	1 25/1	Fourrager	0 95/5	29/4
Minneapolis	8 "	1 dur	1 36/1	Rej	1 08	28/1
Duluth	8 "	1 nord	1 32	3 nord	1 19/4	12/4
Winnipeg	9 "	1 nord	1 22/5	Fourrager	0 93/1	29/4
Minneapolis	9 "	1 dur	1 33/4	Rej	1 10	23/4
Duluth	9 "	1 dur	1 27/6	3 nord	1 16/6	11
Winnipeg	10 "	1 nord	1 22/6	Fourrager	0 93/4	29/2
Minneapolis	10 "	1 dur	1 34	Rej	1 10/4	23/4
Duluth	10 "	1 nord	1 30/6	H.T	1 15/2	15/4
Winnipeg	11 "	1 nord	1 24	Fourrager	0 94/4	29/4
Minneapolis	11 "	1 dur	1 34/3	Rej	1 09	25/3
Duluth	11 "	1 dur	1 28/2	N°. 4	1 07	21/2
Winnipeg	12 "	1 nord	1 24/4	Fourrager	0 95	29/4
Minneapolis	12 "	Fête.	.....	.....	.....	.....
Duluth	12 "	"	.....	.....	.....	.....
Winnipeg	14 "	1 nord	1 23/2	Fourrager	0 93/4	29/6
Minneapolis	14 "	1 dur	1 34/2	H.T	1 00	34/2
Duluth	14 "	1 nord	1 29	3 nord	1 19/3	9/5
Winnipeg	15 "	1 nord	1 24/1	Fourrager	0 95/3	28/6
Minneapolis	15 "	1 dur	1 34/6	Rej	1 11/4	23/2
Duluth	15 "	1 dur	1 32/5	N° 4	1 14/1	18/4

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916		$ c.		$ c.	$ cts.
Winnipeg	16 fév.	1 nord	1 25/7	Fourrager	0 96/7	29
Minneapolis	16 "	1 dur	1 36/4	H.T	1 00	36/4
Duluth	16 "	1 dur	1 34/3	Rej	1 05	29/3
Winnipeg	17 "	1 nord	1 25/3	Fourrager	0 96/1	29/2
Minneapolis	17 "	1 dur	1 35/1	Rej	1 08/7	26/2
Duluth	17 "	1 dur	1 33/1	N° 4	1 16/3	16/6
Winnipeg	18 "	1 nord	1 26/2	Fourrager	0 96/6	29/4
Minneapolis	18 "	1 dur	1 36	H.T	0 80	56
Duluth	18 "	1 dur	1 33/7	N° 4	1 13/6	20/1
Winnipeg	19 "	1 nord	1 24/6	N° 6	1 02/6	22
Minneapolis	19 "	1 dur	1 35/2	N° 4	1 15/4	19/6
Duluth	19 "	1 dur	1 31/6	N° 4	1 15/1	16/5
Winnipeg	21 "	1 nord	1 22/2	Fourrager	0 94	28/2
Minneapolis	21 "	1 dur	1 31/5	H.T	0 97	34/5
Duluth	21 "	1 nord	1 32/4	3 Nord	1 14/6	17/6
Winnipeg	22 "	1 nord	1 18/7	Fourrager	0 90/7	28
Minneapolis	22 "					
Duluth	22 "					
Winnipeg	23 "	1 nord	1 20	Gourrager	0 91/6	28/2
Minneapolis	23 "	1 dur	1 27/4	H.T	1 00	27/4
Duluth	23 "	1 nord	1 28	4 Durum	1 09	19
Winnipeg	24 "	1 nord	1 14/7	Fourrager	0 86/5	28/2
Minneapolis	24 "	1 dur	1 32	Rej	1 05	27
Duluth	24 "	1 nord	1 24/5	N° 4	1 01/6	22/7
Winnipeg	25 "	1 nord	1 16/6	Fourrrger	0 88/2	28/4
Minneapolis	25 "	1 dur	1 22/3	Rej	0 91/6	30/5
Duluth	25 "	1 nord	1 25/3	N° 4	1 01/6	23/5
Winnipeg	26 "	1 nord	1 11	Fourrager	0 82/4	28/4
Minneapolis	26 "	1 dur	1 22/6	N° 4	1 00	22/6
Duluth	26 "	1 nord	1 20	N° 3	1 02	18
Winnipeg	28 "	1 nord	1 05/4	2 Nord Rej.	0 95/4	10
Minneapolis	28 "	1 dur	1 16	H.T	0 93/3	22/5
Duluth	28 "	1 nord	1 18	3 Nord	0 98/2	19/6
Winnipeg	29 "	1 nord	1 09/6	Rej. 2	0 99/6	10
Minneapolis	29 "	1 dur	1 16/3	Rej	0 94/2	22/1
Duluth	29 "	1 nord	1 14/4	N° 4	0 94	20/4
Winnipeg	1er mars	1 nord	1 08/3	N° 5	0 91/6	16/5
Minneapolis	1 "	1 dur	1 19	Rej	0 93/4	25/4
Duluth	1 "	1 dur	1 12/7	N° 4	0 95/1	17/6
Winnipeg	2 "	1 Nor	1 08/3	N° 6	0 84/5	23/6
Minneapolis	2 "	1 dur	1 17/2	H.T	0 91	26/2
Duluth	2 "	1 dur	1 13	3 Nord	1 00/4	12/4
Winnipeg	3 "	1 nord	1 113/	N° 6	0 87/5	23/6
Minneapolis	3 "	1 dur	1 195/	N° 4	0 97	22/5
Duluth	3 "	1 dur	1 16	N° 4	0 99	17
Winnipeg	4 "	1 nord	1 10/5	N° 6	0 86/6	23/7
Minneapolis	4 "	1 dur	1 20/7	H.T	1 00	20/7
Duluth	4 "	1 dur	1 15/4	No. 4	1 00/1	15/3

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classse.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ cts.		$ cts.	
Winnipeg	6 mars.	1 nord	1 13/1	N° 6	0 89/1	24
Minneapolis	6 "	1 dur	1 23/3	H.T	0 92	31/3
Duluth	6 "	1 dur	1 18/5	N° 4	1 00	18/5
Winnipeg	7 "	1 nord	1 11	N° 6	0 87	24
Minneapolis	7 "	1 dur	1 21/5	N° 4	0 94	27/5
Duluth	7 "	1 dur	1 16/1	N° 4	1 00	16/1
Winnipeg	8 "	1 nord	1 08/5	N° 6	0 84/3	24/2
Minneapolis	8 "	1 dur	1 19/3	H.T	0 85	34/3
Duluth	8 "	1 dur	1 13/5	3 Nord	0 99/5	14
Winnipeg	9 "	1 nord	1 09/2	N° 6	0 85	24/2
Minneapolis	9 "	1 dur	1 18/2	Rej	0 98	22/2
Duluth	9 "	1 dur	1 16	N° 4	0 92/3	23/5
Winnipeg	10 "	1 nord	1 10/5	N° 6	0 86/3	24/2
Minneapolis	10 "	1 dur	1 22	N° 4	0 90	32
Duluth	10 "	1 dur	1 14/6	N° 4	1 00	14/6
Winnipeg	11 "	1 nord	1 08/6	N° 6	0 84/4	24/2
Minneapolis	11 "	1 dur	1 18/2	Rej	0 92	26/2
Duluth	11 "	1 nord	1 15	3 nord	0 98/5	16/3
Winnipeg	13 "	1 nord	1 07/5	N° 6	0 83/6	23/7
Minneapolis	13 "	1 dur	1 16	H.T	0 87/6	28/2
Duluth	13 "	1 nord	1 14	3 N°	0 97/7	16/1
Winnipeg	14 "	1 nord	1 07/6	Fourrager	0 78/3	29/3
Minneapolis	14 "	1 dur	1 16/4	Rej	0 95	21/4
Duluth	14 "	1 dur	1 12/2	3 N°	0 98/2	14
Winnipeg	15 "	1 nord	1 08/4	Fourrager	0 79/4	29
Minneapolis	15 "	1 dur	1 17/1	H.T	0 88	29/1
Duluth	15 "	1 dur	1 13/7	N° 4	0 95/5	18/2
Winnipeg	16 "	1 nord	1 09/6	Fourrager	0 80/6	29
Minneapolis	16 "	1 dur	1 18/1	Rej	0 95	23/1
Duluth	16 "	1 dur	1 14/5	3 Nord	1 00/5	14
Winnipeg	17 "	1 nord	1 06/7	Fourrager	0 76/7	30
Minneapolis	17 "	1 dur	1 17/1	N° 4	0 95/2	21/7
Duluth	17 "	1 Nord	1 14	3 Nor.d	0 97/5	16/3
Winnipeg	18 "	1 nord	1 06	Fourrager	0 76	30
Minneapolis	18 "	1 dur	1 14/1	Rej	0 85	29/1
Duluth	18 "	1 nord	1 13	N° 3	0 96/3	16/5
Winnipeg	20 "	1 nord	1 08/6	N° 5	0 91/6	17
Minneapolis	20 "	1 dur	1 17	H. T	0 90	27
Duluth	20 "	1 dur	1 13/4	2 Durum	0 97/7	15/5
Winnipeg	21 "	1 nord	1 08/2	N° 6	0 83	25/2
Minneapolis	21 "	1 dur	1 16/6	N° 4	0 97/2	19/4
Duluth	21 "	1 nord	1 13/3	N° 4	0 95/6	17/5
Winnipeg	22 "	1 nord	1 08	Fourrager	0 77/4	30/4
Minneapolis	22 "	1 dur	1 17/6	Rej	0 91/1	26/5
Duluth	22 "	1 nord	1 13/4	N° 4	0 95	18/4
Winnipeg	23 "	1 nord	1 07/7	Fourrager	0 76/2	31/5
Minneapolis	23 "	1 dur	1 16	Rej	0 95	21
Duluth	23 "	1 nord	1 13	2 Durum	0 97/6	15

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	24 mars.	1 nord	1 07/4	Fourrager	0 76/2	31/2
Minneapolis	24 "	1 dur	1 15/3	H. T	0 90	25/3
Duluth	24 "	1 dur	1 14/4	2 durum	0 97/7	16/5
Winnipeg	25 "	1 nord	1 07/4	Fourrager	0 77/2	30/2
Minneapolis	25 "	1 dur	1 15/6	Rej	0 93	22/6
Duluth	25 "	1 dur	1 12/3	2 durum	0 97/7	14/4
Winnipeg	27 "	1 nord	1 09	Fourrager	0 78/4	30/4
Minneapolis	27 "	1 dur	1 17/2	H. T	0 85	32/2
Duluth	27 "	1 dur	1 14/2	3 nord	1 00/2	14
Winnipeg	28 "	1 nord	1 11/1	Fourrager	0 80/5	30/4
Minneapolis	28 "	1 dur	1 20/2	Rej	0 96	24/2
Duluth	28 "	1 dur	1 15/6	N° 4	0 98/3	17/3
Winnipeg	29 "	1 nord	1 10/5	Fourrager	0 80/3	30/2
Minneapolis	29 "	1 dur	1 20/7	H. T	0 95	25/7
Duluth	29 "	1 dur	1 16/3	2 durum	1 01/6	14/5
Winnipeg	30 "	1 nord	1 12/2	Fourrager	0 84/3	27/7
Minneapolis	30 "	1 dur	1 21/4	N° 4	0 95/7	25/5
Duluth	30 "	1 dur	1 18/1	2 durum	1 03/4	14/5
Winnipeg	31 "	1 nord	1 12/4	Fourrager	0 82/5	29/7
Minneapolis	31 "	1 dur	1 22/2	N° 4	1 00/5	21/5
Duluth	31 "	1 dur	1 17/5	2 durum	1 03/1	14/4
Winnipeg	1er avr.	1 nord	1 14/7	Fourrager	0 85/1	29/6
Minneapolis	1er "	1 dur	1 24/1	Rej	1 02/4	21/5
Duluth	1er "	1 dur	1 19/6	N° 4	1 04/1	15/5
Winnipeg	3 "	1 nord	1 19	Fourrager	0 89/2	29/6
Minneapolis	3 "	1 dur	1 27/4	H. T	0 85	42/4
Duluth	3 "	1 dur	1 24/3	H. T	1 06/4	17/7
Winnipeg	4 "	1 nord	1 18/2	Fourrager	0 88/6	29/4
Minneapolis	4 "	1 dur	1 28	Rej	0 90	38
Duluth	4 "	1 dur	1 23/7	2 durum	1 08	15/7
Winnipeg	5 "	1 nord	1 16/3	Fourrager	0 86/6	29/5
Minneapolis	5 "	1 dur	1 27/5	N° 4	1 03	24/5
Duluth	5 "	1 dur	1 25/4	2 durum	1 06/2	19/2
Winnipeg	6 "	1 nord	1 15/7	Fourrager	0 86/2	29/5
Minneapolis	6 "	1 dur	1 26/2	Rej	0 92	34/2
Duluth	6 "	1 dur	1 22/1	3 mélé dur	1 01/1	21
Winnipeg	7 "	1 nord	1 15	Fourrager	0 85/3	29/5
Minneapolis	7 "	1 dur	1 26/3	Rej	1 02/2	24/1
Duluth	7 "	1 dur	1 21/5	3 mélé dur	1 01/1	20/4
Winnipeg	8 "	1 nord	1 12/7	Fourrager	0 83/2	29/5
Minneapolis	8 "	1 dur	1 25	H. T	0 80	45
Duluth	8 "	1 dur	1 20/1	4 durum	1 02	18/1
Winnipeg	10 "	1 nord	1 13/7	Fourrager	0 84/4	29/3
Minneapolis	10 "	1 dur	1 24/5	H. T	0 85	39/5
Duluth	10 "	1 dur	1 21/3	3 durum	1 03	18/3
Winnipeg	11 "	1 nord	1 15/5	Fourrager	0 85/5	30
Minneapolis	11 "	1 dur	1 26/7	Rej	0 90	36/7
Duluth	11 "	1 dur	1 22/4	4 durum	0 81	41/4

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	12 avril.	1 nord	1 15/4	Fourrager	0 86/2	30/2
Minneapolis	12 "	1 dur	1 28/4	H. T.	0 98	30/4
Duluth	12 "	1 dur	1 23/4	Mél. durum	0 95	28/4
Winnipeg	13 "	1 nord	1 14	Fourrager	0 83/6	30/2
Minneapolis	13 "	1 dur	1 27/4	N° 4	1 00/2	27/2
Duluth	13 "	1 nord	1 23/7	3 durum	1 01	22/7
Winnipeg	14 "	1 nord	1 13/6	Fourrager	0 83/2	30/4
Minneapolis	14 "	1 dur	1 25	N° 4	1 03/7	21/1
Duluth	14 "	1 dur	1 19/2	3 durum	1 04/3	14/7
Winnipeg	15 "	1 nord	1 14	Fourrager	0 84	30
Minneapolis	15 "	1 dur	1 23/4	H. T	1 00	23/4
Duluth	15 "	1 dur	1 19	2 durum	1 07	12
Winnipeg	17 "	1 nord	1 13/3	Fourrager	0 83/3	30
Minneapolis	17 "	1 dur	1 24/2	Rej	0 99/5	24/5
Duluth	17 "	1 nord	1 18/3	4 durum	0 96	22/5
Winnipeg	18 "	1 nord	1 14/3	Fourrager	0 84/3	30
Minneapolis	18 "	1 dur	1 23/6	H. T.	0 91/4	32/2
Duluth	18 "	1 dur	1 18/5	3 durum	0 98/4	20/1
Winnipeg	19 "	1 nord	1 13/5	Fourrager	0 83/5	30
Minneapolis	19 "	1 dur	1 23/4	4 durum	1 00/5	22/7
Duluth	19 "	1 dur	1 17/	3 durum	1 01	16
Winnipeg	20 "	1 nord	1 14/	Fourrager	0 84/5	30/2
Minneapolis	20 "	1 dur	1 25	H. T.	0 75	50
Duluth	0 "	1 dur	1 19/6	N° 4	0 97/5	22/1
Winnipeg	21 "	Fête				
Minneapolis	21 "	"				
Duluth	21 "	"				
Winnipeg	22 "	1 nord	1 13/6	Fourrager	0 83/2	30/4
Minneapolis	22 "	1 dur	1 24/7	Rej	0 95	29/7
Duluth	22 "	1 dur	1 18/1	N° 4	1 00	18/1
Winnipeg	24 "	1 nord	1 13/3	Fourrager	0 84/4	28/7
Minneapolis	24 "	1 dur	1 23/5	Rej	0 95	28/5
Duluth	24 "	1 dur	1 18	4 mélé dur	0 96/4	21/4
Winnipeg	25 "	1 nord	1 15	Fourrager	0 85	30
Minneapolis	25 "	1 dur	1 24/3	H.T.m. dur Durum	0 90	34/3
Duluth	25 "	1 dur	1 19/5	3 durum	1 03	16/5
Winnipeg	26 "	1 nord	1 15/6	Fourrager	0 85/2	30/4
Minneapolis	26 "	1 dur	1 25/1	H. T.	0 95	30/1
Duluth	26 "	1 dur	1 25/5	N° 3	1 10/5	15
Winnipeg	27 "	1 nord	1 15/5	Fourrager	0 85/7	29/6
Minneapolis	27 "	1 dur	1 25/2	4 mél.durum	1 02	23/2
Duluth	27 "	1 dur	1 19/6	4 H.d.d'hiv.	1 03	16/6
Winnipeg	28 "	1 nord	1 16/2	Fourrager	0 87/2	29
Minneapolis	28 "	1 dur	1 24/7	N° 4	1 02/3	22/4
Duluth	28 "	1 dur	1 20/1	3 mél.durum	1 06/2	13/7
Winnipeg	29 "	1 nord	1 17/3	N° 6	0 93/5	23/6
Minneapolis	29 "	1 dur	1 27/3	N° 4 mélé	0 98	29/3
Duluth	29 "	1 dur	1 21/2	3 mél.durum	1 05/2	16

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut. prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	
Winnipeg	1 mai.	1 nord	1 19/3	N° 6	0 95/4	23/7
Minneapolis	1 "	1 dur	1 30/7	N° 4 durum	1 06/4	24/3
Duluth	1 "	1 dur	125	2 durum	1 11/7	13/1
Winnipeg	2 "	1 nord	1 17/7	N° 6	0 93/5	24/2
Minneapolis	2 "	1 dur	1 30/3	H.T	1 01	29/3
Duluth	2 "	1 nord	1 23	N° durum	1 02/2	20/6
Winnipeg	3 "	1 nord	1 18/2	N° 6	0 93/3	24/7
Minneapolis	3 "	1 dur	1 28	Rej	1 00	28
Duluth	3 "	1 dur	1 22/6	N' 3 durum	1 08/4	14/2
Winnipeg	4 "	1 nord	1 17	N° 6	0 91/4	25/4
Minneapolis	4 "	1 dur	1 27/4	Rej	0 95/4	32
Duluth	4 "	1 dur	1 20/3	3 carié dur	1 03/2	17/1
Winnipeg	5 "	1 nord	1 16/4	N° 6	0 91	25/4
Minneapolis	5 "	1 dur	1 26	Rej	0 95	31
Duluth	5 "	1 dur	1 20	3 durum	1 06	14
Winnipeg	6 "	1 nord	1 18/1	N° 6	0 92/7	25/2
Minneapolis	6 "	1 dur	1 28/2	4 mél. dur	0 95	33/2
Duluth	6 "	1 dur	1 22	3 durum	1 03/4	18/4
Winnipeg	8 "	Fête				
Minneapolis	8 "	1 dur	1 29/1	4 mél. dur	0 95	34/1
Duluth	8 "	1 dur	1 21/5	4 durum	1 00	21/5
Winnipeg	9 "	1 nord	1 18/7	Fourrager	0 86/5	32/2
Minneapolis	9 "	1 dur	1 29	Rej	0 95	34
Duluth	9 "	1 dur	1 22/1	3 mél. dur	1 07	15/1
Winnipeg	10 "	1 nord	1 20/7	Fourrager	0 90/1	30/6
Minneapolis	10 "	1 dur	1 31/2	Curry n° 4	0 95	36//
Duluth	10 "	1 dur	1 24/1	4 mél dur	0 91/4	32//
Winnipeg	11 "	1 nord	1 20/1	Fourrager	0 89/5	30/4
Minneapolis	11 "	1 dur	1 29/3	Rej	0 97	31/3
Duluth	11 "	1 dur	1 23/4	3 carié dur	1 05	18/4
Winnipeg	12 "	1 nord	1 19/3	Fourrager	0 89/5	29/6
Minneapolis	12 "	1 dur	1 29/2	N°4	0 96	33/2
Duluth	12 "	1 dur	1 23/2	3 mél. dur	1 07/4	15/6
Winnipeg	13 "	1 nord	1 19/7	Fourrager	0 91/1	28/6
Minneapolis	13 "	1 dur	1 29/2	4 mél. dur	0 96	33/2
Duluth	13 "	1 dur	1 23/5	3 mél. dur	1 06	17/5
Winnipeg	15 "	1 nord	1 19/3	Fourrager	0 90/6	28/5
Minneapolis	15 "	1 dur	1 28/6	N° 4	1 03	25/6
Duluth	15 "	1 dur	1 22/7	3 durum	1 04/5	18/2
Winnipeg	16 "	1 nord	1 19/4	Fourrager	0 91	28/4
Minneapolis	16 "	1 dur	1 28/4	H.T	1 01/4	27
Duluth	16 "	1 nord	1 24/4	3 mél. dur	1 07/1	17/3
Winnipeg	17 "	1 nord	1 18/3	Fourrager	0 89/7	28/4
Minneapolis	17 "	1 dur	1 28/2	Rej	0 90	38/2
Duluth	17 "	1 dur	1 22/2	3 mél. dur	1 06	16/2
Winnipeg	18 "	1 nord	1 15/6	Fourrager	0 87/6	28
Minneapolis	18 "	1 dur	1 27	H.T	0 90	37
Duluth	18 "	1 dur	1 19/2	2 durum	1 02/4	16/6

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Ecrrt.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	19 mai	1 nord	1 15/4	Fourrager	0 87/4	28
Minneapolis	19 "	1 dur	1 23/6	4 mél. dur	0 95	28/6
Duluth	19 "	1 dur	1 19/5	3 durum	0 99	20/5
Winnipeg	20 "	1 nord	1 15	Fourrager	0 87	28
Minneapolis	20 "	1 dur	1 24/4	3 durum	1 00	24/4
Duluth	20 "	1 nord	1 18/4	3 mél. dur	0 97	21/4
Winnipeg	22 "	1 nord	1 13	Fourrager	0 85	28
Minneapolis	22 "	1 dar	1 23/1	N° 4	0 94	29/1
Duluth	22 "	1 nord	1 18/5	4 mél. dur	92/4	26/1
Winnipeg	23 "	1 nord	1 13/5	Fourrager	0 85/5	28
Minneapolis	23 "	1 dar	1 20/5	N° 4	0 90	30/5
Duluth	23 "	1 nord	1 17/6	4 durum	0 95	22/6
Winnipeg	24 "	Fête				
Minneapolis	24 "	1 dur	1 21/3	Rej	0 90	31/3
Duluth	24 "	1 dur	1 16/3	3 mél. dur	0 99	17/3
Winnipeg	25 "	1 nord	1 15/6	Fourrager	0 87/4	28/2
Minneapolis	25 "	1 dur	1 22	H.T	0 85	37
Duluth	25 "	1 dur	1 16/7	2 mél. dur	1 04	12/7
Winnipeg	26 "	1 nord	1 16/4	Fourrager	0 88/3	28/1
Minneapolis	26 "	1 drd	1 23/6	H.T	0 86	37/6
Duluth	26 "	1 drd	1 18/4	2 mél. dur	1 02	16/4
Winnipeg	27 "	1 nord	1 14	Fourrager	0 86	28
Minneapolis	27 "	1 dar	1 22/5	4 mél. dur	0 95	27/5
Duluth	27 "	1 nord	1 17/4	4 H.dur d'h.	1 00/5	16/7
Winnipeg	29 "	1 nord	1 12/6	Fourrager	0 84/4	28/2
Minneapolis	29 "	1 dur	1 20/2	Rej	0 90	30/2
Duluth	29 "	1 nord	1 17	N° 4	0 96	21
Winnipeg	30 "	1 nord	1 13/1	Fourrager	0 84/1	29
Minneapolis	30 "	Fête				
Duluth	30 "	"				
Winnipeg	31 "	1 nord	1 11/6	Fourrager	0 84	27/6
Minneapolis	31 "	1 dur	1 19/6	Rej	0 90	29/6
Duluth	31 "	1 dur	1 14/3	N° 4 durum	0 94	20/3
Winnipeg	1 juin	1 nord	1 10/5	Fourrager	0 83/1	27/4
Minneapolis	1 "	1 dur	1 20/2	3 durum	0 96	24/2
Duluth	1 "	1 nord	1 13/2	N° 4	0 95	18/2
Winnipeg	2 "	1 nord	1 09/2	Fourrager	0 82	27/2
Minneapolis	2 "	1 dur	1 17/6	H.T.mé.dur	0 88	29/6
Duluth	2 "	1 dur	1 11/5	N°4 mél.dur	0 94	17/5
Winnipeg	3 "	1 nord	1 09/3	Fourrager	0 82/2	27/1
Minneapolis	3 "	1 dur	1 17/2	H.T	0 85	32/2
Duluth	3 "	1 dur	1 12/1	3 mél. dur	0 95/6	16/3
Winnipeg	6 "	1 nord	1 10/6	Fourrager	0 84/3	26/3
Minneapolis	6 "	1 dur	1 18/3	3 mél. dur	0 94	24/3
Duluth	6 "	1 dur	1 13/2	N° 4	0 94/7	18/3
Winnipeg	7 "	1 nord	1 10/2	Fourrager	0 83/6	26/4
Minneapolis	7 "	1 dur	1 18/3	H.T. mél. durum.	0 92	26/3

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Duluth	7 juin	1 dur	1 13	N° 4 durum	0 92/2	20/6
Winnipeg	8 "	1 nord	1 11/1	Fourrager	0 84/6	26/3
Minneapolis	8 "	1 dur	1 18/1	Rej	0 90	28/1
Duluth	8 "	1 dur	1 13/6	N° 4 durum	0 94/2	19/4
Winnipeg	9 "	1 nord	1 13/5	Fourrager	0 87/6	25/7
Minneapolis	9 "	1 dur	1 20/7	H.T	0 75	45/7
Duluth	9 "	1 dur	1 15/6	3 mé. durum	0 96/6	19
Winnipeg	10 "	1 nord	1 10/6	Fourrager	0 84/6	26
Minneapolis	10 "	1 dur	1 18/6	H.T. durum	0 90	28/6
Duluth	10 "	1 nord	1 15/4	H.T. durum	0 90	25/4
Winnipeg	12 "	1 nord	1 09/3	Fourrager	0 83/3	26
Minneapolis	12 "	1 dur	1 16/4	N° 4	0 80/7	35/5
Duluth	12 "	1 nord	1 14	N° 4 durum	0 89	25
Winnipeg	13 "	1 nord	1 10/5	Fourrager	0 84/5	26
Minneapolis	13 "	1 dur	1 16/6	N° 4 durum	0 87/6	29
Duluth	13 "	1 dur	1 12/1	4 mél. dur	0 93	19/1
Winnipeg	14 "	1 nord	1 09/7	Fourrager	0 83/3	26/4
Minneapolis	14 "	1 dur	1 16/7	Rej	0 78	38/7
Duluth	14 "	1 dur	1 10/5	3 mél. dur	0 94/6	15/7
Winnipeg	15 "	1 nord	1 10/6	Fourrager	0 84/2	26/4
Minneapolis	15 "	1 dur	1 16/1	Rej	0 75	41/1
Duluth	15 "	1 nord	1 12/1	4 mél. dur	0 91	21/1
Winnipeg	16 "	1 nord	1 10/1	Fourrager	0 86/7	23/2
Minneapolis	16 "	1 dur	1 16/2	N° 4	0 90	26/2
Duluth	16 "	1 nord	1 11	N° 4	0 89	22
Winnipeg	17 "	1 nord	1 09/1	Fourrager	0 82/7	26/2
Minneapolis	17 "	1 dur	1 14/4	4 mél. dur	0 86/2	28/2
Duluth	17 "	1 nord	1 11/2	4 mél. dur	0 91	20/2
Winnipeg	19 "	1 nord	1 10/6	Fourrager	0 84/4	26/2
Minneapolis	19 "	1 dur	1 15/5	Rej	0 80	35/5
Duluth	19 "	1 dur	1 11/4	3 durum	0 91/4	20
Winnipeg	20 "	1 nord	1 11/2	Fourrager	0 85/2	26
Minneapolis	20 "	1 dur	1 16/3	H.T	0 75	41/3
Duluth	20 "	1 dur	1 12/3	3 mél. dur	0 91	21/3
Winnipeg	21 "	1 norp	1 11/1	Fourrager	0 84/7	26/2
Minneapolis	21 "	1 dur	1 16/1	Rej	0 82	34/1
Duluth	21 "	1 dur	1 12/1	3 durum	0 94/6	17/3
Winnipeg	22 "	1 nord	1 10/7	Fourrager	0 84/6	26/1
Minneapolis	22 "	1 dur	1 16/1	Rej	0 85	31/1
Duluth	22 "	1 nord	1 12/5	N° 4 durum	0 91	21/5
Winnipeg	23 "	1 nord	1 10	Fourrager	0 83/7	26/1
Minneapolis	23 "	1 dur	1 15	H.T	0 80	35
Duluth	23 "	1 dur	109/2	4 mél. dur	0 91/6	17/4
Winnipeg	24 "	1 nord	1 10/5	Fourrager	0 84/4	26/1
Minneapolis	24 "	1 dur	1 13/6	N° 4	0 70	43/6
Duluth	24 "	1 nord	1 11/5	2 mél. dur	0 93	18/5

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	26 "	1 nord	1 10/7	Fourrager	0 85/5	25/2
Minneapolis	26 "	1 dur.	1 13/6	H.T.	0 80	33/6
Duluth	26 "	1 dur	1 10/1	N° 4	0 90	20/1
Winnipeg	27 "	1 nord	1 11/3	Fourrager	0 86/1	25/2
Minneapolis	27 "	1 dur	1 15	N° 4	0 88	27
Duluth	27 "	1 nord	1 10/1	N° 4	0 86	24/1
Winnipeg	28 "	1 nord	1 10/7	Fourrager	0 85/5	25/2
Minneapolis	28 "	1 dur	1 13/1	N° 4	0 80	33/1
Duluth	28 "	1 nord	1 11/3	3 mél. dur.	0 92/4	18/7
Winnipeg	29 "	1 nord	1 11/2	Fourrager	0 86	25/2
Minneapolis	29 "	1 dur	1 14/	N° 4	0 83/2	30/6
Duluth	29 "	1 dur	1 11/2	N° 4	0 88/2	23
Winnipeg	30 "	1 nord	1 11/7	Fourrager	0 86/5	25/2
Minneapolis	30 "	1 dur	1 14/1	Rej	0 77/2	36/7
Duluth	30 "	1 dur	1 11/3	N° 4	0 92/7	18/4
Winnipeg	1er juill.	.....	.....	Fête.		
Minneapolis	1er "	1 dur	1 13/7	Rej	0 87	26/7
Duluth	1er "	1 dur	1 12/4	3 durum	0 93/2	19/2
Winnipeg	3 "	1 nord	1 13/6	Fourrager	0 88/3	25/3
Minneapolis	3 "	.....	.....	Fête.		
Duluth	3 "	.....	.....	"		
Winnipeg	4 "	1 nord	1 13/3	Fourrager	0 88	25/3
Minneapolis	4 "	.....	.....	Fête.		
Duluth	4 "	.....	.....	"		
Winnipeg	5 "	1 nord	1 12/4	Fourrager	0 87/2	25/2
Minneapolis	5 "	1 dur	1 14/5	Rej	0 83	31/5
Duluth	5 "	1 dur	1 12	N° 4	0 90	22
Winnipeg	6 "	1 nord	1 12	Fourrager	0 85/7	26/1
Minneapolis	6 "	1 dur	1 13/6	H.T.	0 70	43/6
Duluth	6 "	1 dur	1 13	H.T.	0 75	38
Winnipeg	7 "	1 nord	1 13/1	Fourrager	0 87	26/1
Minneapolis	7 "	1 dur.	1 14/4	H.T.	0 82	32/4
Duluth	7 "	1 dur	1 12/2	N° 4 mél.	0 90	22/2
Winnipeg	8 "	1 nord	1 14/6	Fourrager	0 89/6	25
Minneapolis	8 "	1 dur	1 18/5	Rej	0 76	42/5
Duluth	8 "	1 dur	1 15/6	4 mél. dur.	0 92/4	23/2
Winnipeg	10 "	1 nord	1 15	Fourrager	0 91	24
Minneapolis	10 "	1 dur	1 20/2	N° 4	0 92	28/2
Duluth	10 "	1 dur	1 17/4	4 durum	0 94	23/4
Winnipeg	11 "	1 nord	1 14/3	Fourrager	0 90/3	24
Minneapolis	11 "	1 dur	1 21	4 durum	0 90	31
Duluth	11 "	1 dur	1 16/7	H.T. durum	0 92/5	24/2
Winnipeg	12 "	1 nord	1 16/4	Fourrager	0 92/4	24
Minneapolis	12 "	1 dur	1 21/6	N° 4	0 98	23/6
Duluth	12 "	1 dur	1 19/1	N° 4 durum	0 97/1	22
Winnipeg	13 "	1 nord	1 17/1	Fourrager	0 94/4	22/5
Minneapolis	13 "	1 nord	1 21/3	N° 3 durum	0 94	27/3
Duluth	13 "	1 dur	1 19/7	N° 3 durum	1 00/7	19

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1915.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	14 juil.	1 nord	1 15/4	Fourrager	0 91/4	21
Minneapolis	14 "	1 dur	1 23	N° 2 durum	1 02	21
Duluth	14 "	1 nord	1 19/7	N° 4 durum	0 97	22/7
Winnipeg	15 "	1 nord	1 17	Fourrager	0 93	24
Minneapolis	15 "	1 dur	1 21/1	H.T	0 88	33/
Duluth	15 "	1 nord	1 18/5	H.T	0 88	30/5
Winnipeg	17 "	1 nord	1 16/4	Fourrager	0 92/4	24
Minneapolis	17 "	1 dur	1 23/5	H.T	1 00/6	22/7
Duluth	17 "	1 nord	1 18/5	N° 3 durum	1 02	16/5
Winnipeg	18 "	1 nord	1 15/6	Rej. 3	1 03	12/6
Minneapolis	18 "	1 dur	1 23/4	H.T	0 75	48/4
Duluth	18 "	1 nord	1 21	H.T. durum	1 01/2	19/6
Winnipeg	19 "	1 nord	1 15/4	H.T. n° 4	0 98	17/4
Minneapolis	19 "	1 dur	1 22/3	H.T	0 86	36/3
Duluth	19 "	1 dur	1 20/1	H.T	0 90	30/1
Winnipeg	20 "	1 nord	1 18	N° 5	1 01/4	16/4
Minneapolis	20 "	1 nord	1 23/5	H.T	0 70	53/5
Duluth	20 "	1 nord	1 18/1	H.T. durum	0 99	19/1
Winnipeg	21 "	1 nord	1 17/3	H.T. N° 4	0 98/7	18/4
Minneapolis	21 "	1 dur	1 27/2	H.T	0 90	37/2
Duluth	21 "	1 nord	1 19/6	H.T. durum	0 90	29/6
Winnipeg	22 "	1 nord	1 19/4	H.T. n° 4	1 01	18/4
Minneapolis	22 "	1 dur	1 28/6	H.T	1 04	24/6
Duluth	22 "	1 nord	1 22/3	H.T. durum	0 96	26/3
Winnipeg	24 "	1 nord	1 22	H.T. N° 4	1 03/6	18/2
Minneapolis	24 "	1 dur	1 30/4	H.T	0 90	40/4
Duluth	24 "	1 nord	1 24	N° 3 durum	1 04/6	19/2
Winnipeg	25 "	1 nord	1 20/4	H.T. N° 4	1 00/6	19/6
Minneapolis	25 "	1 nord	1 31/6	N° 3 durum	1 09/4	22/2
Duluth	25 "	1 nord	1 26/4	N° 4 durum	1 02/2	24/2
Winnipeg	26 "	1 nord	1 21/1	H.T. N° 4	1 01/4	19/5
Minneapolis	26 "	1 dur	1 30/1	H.T	0 88	42/1
Duluth	26 "	1 nord	1 27/6	H.T. durum	1 00/4	27/2
Winnipeg	27 "	1 nord	1 25/6	N° 6	1 01/6	24
Minneapolis	27 "	1 dur	1 32/7	N° 4	0 93	39/7
Duluth	27 "	1 nord	1 25/6	H.T. durum	1 09	16/6
Winnipeg	28 "	1 nord	1 26/4	H.T. N° 4	1 05	21/4
Minneapolis	28 "	1 dur	1 35/5	H.T	0 97/5	38
Duluth	28 "	1 nord	1 29	N° 4	1 08/5	20/3
Winnipeg	29 "	1 nord	1 25/3	H.T. N° 4	1 03/6	21/5
Minneapolis	29 "	1 dur	1 31/4	Rej	0 92	39/4
Duluth	29 "	1 dur	1 30/4	Rej	0 95	35/4
Winnipeg	31 "	1 nord	1 25/2	N° 6	1 01/6	23/4
Minneapolis	31 "	1 dur	1 31/6	H.T	0 90	41/6
Duluth	31 "	1 nord	1 28/5	N° 4	1 07/5	21
Winnipeg	1er août	1 nord	1 28/2	Fourrager	0 97/2	31
Minneapolis	1 "	1 dur	1 31/6	H.T	0 88	43/6
Duluth	1 "	1 nord	1 28/2	N° 4 durum	1 05	23/2

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Suite.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	2 août.	1 nord	1 33/4	Fourrager	1 03	30/4
Minneapolis	2 "	1 dur	1 38	N° 4	1 05	33
Duluth	2 "	1 nord	1 31/4	N° 3 durum.	1 11/1	20/3
Winnipeg	3 "	1 nord	1 34	Fourrager	1 02/4	31/4
Minneapolis	3 "	1 dur	1 42/4	H.T.	1 00	42/4
Duluth	3 "	1 dur	1 37/3	N° 4 durum.	1 09/4	27/7
Winnipeg	4 "	1 nord	1 39	Fourrager	1 07/4	31/4
Minneapolis	4 "	1 nord	1 42/4	H.T.	1 00	42/4
Duluth	4 "	1 nord	1 41	N° 4	1 20	21
Winnipeg	5 "	1 nord	1 38/7	H.T. N° 4	1 18/1	20/6
Minneapolis	5 "	1 nord	1 45	H.T.	1 24/3	20/5
Duluth	5 "	1 nord	1 40/2	N° 4	1 22/5	17/5
Winnipeg	7 "	1 nord	1 37/6	H.T. N° 4	1 17	20/6
Minneapolis	7 "	1 dur	1 46/3	H.T.	0 86	60/3
Duluth	7 "	1 dur	1 43/6	N° 4	1 22	21/6
Winnipeg	8 "	1 nord	1 39/1	H.T. N° 4	1 18/1	21
Minneapolis	8 "	1 dur	1 43/4	HT. durum	0 95	48/4
Duluth	8 "	1 nord	1 42/6	H.T. durum	1 16/4	26/2
Winnipeg	9 "	1 nord	1 51/2	H.T. N° 4	1 30/6	20/4
Minneapolis	9 "	1 nord	1 52/5	Nj 4	1 20	32/5
Duluth	9 "	1 nord	1 40/5	H.T. durum	1 13	27/5
Winnipeg	10 "	1 nord	1 51/4	Carié 3 nord	1 32	19/4
Minneapolis	10 "	1 dur	1 58	H.T.	1 05	53
Duluth	10 "	1 nord	1 49/2	N° 4 durum.	1 29/6	19/4
Winnipeg	11 "	1 nord	1 52/1	Fourrager	1 18/3	33/6
Minneapolis	11 "	1 dur	1 58	H.T.	1 31/2	26/6
Duluth	11 "	1 nord	1 54/5	H.T. durum	1 35	19/5
Winnipeg	12 "	1 nord	1 51/6	Fourrager	1 17/6	34
Minneapolis	12 "	1 dur	1 56	H.T.	1 00	56
Duluth	12 "	1 nord	1 53/6	N° 3 durum.	1 33/4	20/2
Winnipeg	14 "	1 nord	1 45/4	Fourrager	1 11/2	34/2
Minneapolis	14 "	1 dur	1 53/7	H.T.	1 07	46/7
Duluth	14 "	1 dur	1 53/6	N° 3 durum.	1 34/4	19/2
Winnipeg	15 "	1 nord	1 48/6	Fourrager	1 14/2	34/4
Minneapolis	15 "	1 nord	1 50/6	Rej	1 08/4	42/2
Duluth	15 "	1 nord	1 50/5	H.T.	1 00	50/5
Winnipeg	16 "	1 nord	1 46/6	Fourrager	1 11/6	35
Minneapolis	16 "	1 dur	1 57	Rej	1 10	47
Duluth	16 "	1 nord	1 46/2	H.T. durum	1 28/4	17/6
Winnipeg	17 "	1 nord	1 44/4	Fourrager	1 09/2	35/2
Minneapolis	17 "	1 nord	1 55/4	H.T.	1 10	45/4
Duluth	17 "	1 nord	1 54/7	N° 3 durum.	1 35	19/7
Winnipeg	18 "	1 nord	1 50/2	Fourrager	1 14/6	35/4
Minneapolis	18 "	1 dur	1 59/2	H.T. durum	1 28	31/2
Duluth	18 "	1 nord	1 53	H.T. durum	1 07	46
Winnipeg	19 "	1 nord	1 55/2	Fourrager	1 18/6	36/4
Minneapolis	19 "	1 nord	1 63/2	H.T.	1 10	53/2
Duluth	19 "	1 nord	1 57/2	N° 4 durum.	1 24/4	32/6

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ donnant la plus haute classe et le plus haut prix, la plus basse classe et le plus bas prix, et le montant de l'écart sur les marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, quotidiennement, aux dates sous-mentionnées—*Fin.*

Marché.	Date.	Plus haute classe.	Plus haut prix.	Plus basse classe.	Plus bas prix.	Écart.
	1916.		$ c.		$ c.	$ c.
Winnipeg	21 août.	1 nord	1 60/6	Fourrager...	1 24/2	36/4
Minneapolis	21 "	1 dur	1 67/1	Rej	1 20	47/1
Duluth	21 "	1 nord	1 63/4	H.T. durum	1 38/4	25
Winnipeg	22 "	1 nord	1 58	Fourrager...	1 22	36
Minneapolis	22 "	1 dur	1 65/6	Rej	1 20	45/6
Duluth	22 "	1 nord	1 65/6	H.T. durum	1 39/6	26
Winnipeg	23 "	1 nord	1 58/4	Fourrager...	1 21/6	36/6
Minneapolis	23 "	1 nord	1 64/2	Rej	1 25/1	39/1
Duluth	23 "	1 nord	1 66/2	H.T. durum	1 39/4	26/6
Winnipeg	24 "	1 nord	1 57/5	Fourrager...	1 21/3	36/2
Minneapolis	24 "	1 nord	1 66/6	H.T	1 12	54/6
Duluth	24 "	1 nord	1 65/3	H.T. durum	1 26/4	38/7
Winnipeg	25 "	1 nord	1 61/3	Fourrager...	1 25/2	36/1
Minneapolis	25 "	1 dur	1 67	Rej	1 15	52
Duluth	25 "	1 nord	1 65/4	H.T	1 48/4	17
Winnipeg	26 "	1 nord	1 59/7	Fourrager...	1 23/6	36/1
Minneapolis	26 "	1 nord	1 67/2	Rej	1 10	57/2
Duluth	26 "	1 nord	1 62/6	N° 3 durum	1 43/4	19/2
Winnipeg	28 "	1 nord	1 50/6	Fourrager...	1 15/6	35
Minneapolis	28 "	1 dur	1 63/6	H.T	1 10	53/6
Duluth	28 "	1 nord	1 64/7	N° 4 durum	1 47/4	17/3
Winnipeg	29 "	1 nord	1 54/3	Fourrager...	1 19/7	34/4
Minneapolis	29 "	1 dur	1 60/5	Rej	1 17/2	43/3
Duluth	29 "	1 nord	1 60/2	N° 4 durum	1 35/4	24/6
Winnipeg	30 "	1 nord	1 52/6	Fourrager...	1 17/4	35/2
Minneapolis	30 "	1 dur	1 62/6	Rej	1 13	49/6
Duluth	30 "	1 nord	1 56/4	N° 4 durum	1 30	26/4
Winnipeg	31 "	1 nord	1 55/7	Fourrager...	1 19/7	36
Minneapolis	31 "	1 dur	1 56/4	Rej	1 10	46/4
Duluth	31 "	1 nord	1 56/4	N° 4 durum	1 32/4	24

TABLEAU comparatif des prix pour livraisons futures, marchés de Winnipeg, Minneapolis et Duluth, année de récolte 1915-16.

Mois	Marché	Octobre. Fermeture.		Décembre. Fermeture.		Mai. Fermeture.		Juillet. Fermeture.		Septembre. Fermeture.	
		Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum
1915.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Septembre	Winnipeg	0 90/7	0 83/5	0 89/7	0 84	0 95/6	0 90	.....	.....	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	0 95/5	0 88/4	0 99	0 91/5	.....	.....	0 98/4	0 87/1
	Duluth	.....	.....	0 95/1	0 89	0 99/4	0 93/7	.....	.....	1 00/2	0 89/7
Octobre	Winnipeg	1 03/5	0 88/6	0 97/2	0 88/1	1 03/3	0 93/6	.....	.....	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 03/1	0 91/2	1 07	0 95/5	.....	.....	.....	.....
	Duluth	.....	.....	1 02/4	0 91/6	1 05/6	0 96	1 06/2	0 99/2	.....	.....
Novembre	Winnipeg	.....	.....	1 07/6	0 95/2	1 10/7	0 99	.....	.....	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 08/4	0 96/7	1 12/4	1 01/1	.....	.....	.....	.....
	Duluth	.....	.....	1 09	0 96/6	1 12	1 01	.....	.....	.....	.....
Décembre	Winnipeg	.....	.....	1 17/4	1 02/7	1 21/2	1 04/3	1 22/2	1 18/4	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 22/5	1 01/7	1 23/3	1 05/3	1 21/7	1 17/1	.....	.....
	Duluth	.....	.....	1 23/5	1 01/6	1 23/5	1 05/6	1 23/2	1 19	.....	.....
1916.											
Janvier	Winnipeg	.....	.....	.....	.....	1 33/6	1 18/2	1 32/6	1 18/5	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	.....	.....	1 34/6	1 19/7	1 32/5	1 18/2	.....	.....
	Duluth	.....	.....	.....	.....	1 35/2	1 20	1 33/6	1 19/6	.....	.....
Février	Winnipeg	.....	.....	.....	.....	1 31/1	1 07	1 30/2	1 07	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	.....	.....	1 32/2	1 07/5	1 30	1 07/3	.....	.....
	Duluth	.....	.....	.....	.....	1 32/5	1 08/2	1 31/2	1 08/4	.....	.....
Mars	Winnipeg	1 09/6	1 02	.....	.....	1 14/1	1 07	1 14/2	1 07/2	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	.....	.....	1 16/3	1 08/3	1 16	1 08/4	.....	.....
	Duluth	.....	.....	.....	.....	1 16/5	1 08/3	1 17	1 08/7	.....	.....
Avril	Winnipeg	1 15/6	1 09/3	.....	.....	1 19/4	1 13/1	1 20/6	1 14	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	.....	.....	1 22/1	1 16/5	1 24/3	1 16/5	.....	.....
	Duluth	.....	.....	.....	.....	1 22/3	1 15/5	1 23/1	1 16/1	.....	.....

Mai	Winnipeg	1 17·6	1 07/6	.....	.....	1 20/1	1 11/6	1 20/1	1 11/4	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	.....	.....	1 24/3	1 12/3	1 23/6	1 12/6	.....	.....
	Duluth	.....	.....	.....	.....	1 23	1 13/1	1 23/4	1 12/7	.....	.....
Juin	Winnipeg	1 10/4	1 05	1 09/3	1 04	.....	.....	1 14/2	1 08/7	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 12/1	1 07/5	.....	.....	1 13/3	1 06/1	1 12/6	1 06/3
	Duluth	.....	.....	1 10/4	1 07/6	.....	.....	1 14/2	1 07/6	1 18|3	1 07/2
Juillet	Winnipeg	1 24/2	1 07/5	1 23	1 06/5	.....	.....	1 26/5	1 11/7	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 27/6	1 09/3	.....	.....	1 26/6	1 07/3	1 27/5	1 08/6
	Duluth	.....	.....	1 27/4	1 09/7	.....	.....	1 28/4	1 08/6	1 27/6	1 09/6
Août	Winnipeg	1 53/6	1 25/3	1 51/5	1 24/1	1 55/6	1 29	.....	.....	.....	.....
	Minneapolis	.....	.....	1 58/5	1 29/4	1 61/3	1 48/7	.....	.....	1 60/7	1 29/2
	Duluth	.....	.....	1 57/5	1 29/6	1 61/4	1 43	.....	.....	1 61/2	1 29/7

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, provenant des vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, saison de navigation 1916, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus jusqu'au 8 janvier 1917.

DEPOT HARBOUR—GRAND TRUNK RAILWAY CO'S ELEVATOR.

Sorte de grain.	Quantité totale sur connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Total de l'allocation de ¼ et ⅛ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss
Ports canadiens—										
Blé	4,332,630–30	4,331,638–30	1,087–00	2,079–00	507–50	Déficit 484–10	6/7	1,805–10 surplus	1,321–00	18/3
Avoine	1,015,177–03	1,014,806–08	.....	370–29	100–00	" 270–29	9/1	423–00 "	152–05	5/1

GODERICH—GODERICH ELEVATOR AND TRANSIT CO. LTD.

Blé	6,717,815–10	6,710,757–40	217–50	7,275–20	1,532–20	Déficit 5,525–10	49/4	2,799–10 déficit	2,726–00	24/3
Avoine	3,427,692–15	3,424,030–00	748–08	4,410–23	23–00	" 3,639–15	36/1	1,428–06 "	2,211–09	21/1
Orge	344,076–00	343,922–14	420–00	573–34	20–00	" 133–34	18/7	143–16 surplus	9–30	1/3
Lin	327,331–22	327,065–15	19–06	285–13	66–00	" 200–07	34/3	.....	.....	.....
	Liv.	Liv.		Liv.		Liv.				
Grain mélangé échantillon	2,241,600	2,237,930	.....	3,670	.....	" 3,670	99/2	.....	.....	.....

GODERICH—WESTERN CANADA FLOUR MILLS CO., LTD.

Blé	2,466,789–40	2,464,206–50	117–50	2,700–40	529–40	Déficit 2,053–10	49/9	1,027–50 déficit	1,025–20	24/9
Avoine	248,344–03	248,014–14	.....	329–23	.....	" 329–23	45/2	103–17 "	226–06	31/0

KINGSTON—MONTREAL TRANSPORTATION CO., LTD.

Blé	12,065–00	11,970–50	.....	94–10	.....	Déficit 94–10	470/8	5–00 déficit	89–10	445/8
Avoine	338,107–00	337,118–08	.....	988–26	411–22	" 577–04	58/1	140–30 "	436–08	43/9
Orge	148,020–42	147,896–22	.....	124–20	.....	" 124–20	40/3	61–32 "	62–36	20/3

KINGSTON—JAS. RICHARDSON & SONS, LTD.										
Avoine	631,517-22	631,030-00	54-06	541-28	.....	Déficit 487-22	26/2	263-00	Déficit 224-22	12/1
MIDLAND—ABERDEEN ELEVATOR CO., LTD.										
Blé	4,336,159-40	4,333,271-50	412-40	3,300-30	2,426-40	Déficit 461-10	6/9	1,677-40	Surpl. 1,216-30	18/1
Avoine	1,627,697-02	1,624,284-04	.....	3,412-32	377-20	" 3,035-12	63/4	678-08	Défic. 2,357-04	49/2
Orge	36,875-30	36,840-20	.....	35-10	.....	" 35-10	45/6	15-16	" 19-42	25/8
MIDLAND—MIDLAND ELEVATOR CO.										
Blé	1,214,696-20	1,213,538-50	.....	1,157-30	301-30	Déficit 856-00	42/3	506-20	Déficit 349-40	17/2
Avoine	694,145-30	693,710-20	.....	435-10	.....	" 435-10	21/3	289-08	" 146-02	7/1
MONTÉEAL—DOMINION FLOUR MILLS.										
Blé	355,700-50	355,737-10	301-45	265-25	.....	Surplus 36-20	6/1	148-10	Surplus 184-30	31/1
Avoine	80,000-00	80,023-00	23-00	.....	.....	" 23-00	9/8	33-12	" 56-12	23/9
MONTRÉAL—OGILVIE FLOUR MILLS CO., LTD.										
Blé	5,535-30	5,535-30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	19,228-32	19,204-22	.....	24-10	.....	Déficit 24-10	43/5	8-00	Déficit 16-10	29/2
MONTRÉAL—ST. LAWRENCE FLOUR MILLS CO.										
Blé	45,840-50	45,816-00	.....	24-50	.....	Déficit 24-50	32/4	19-00	Déficit 5-50	7/6
MONTRÉAL—COMMISSAIRES DU HAVRE.										
Blé	464,240-00	462,165-00	6-00	2,081-00	2,082-00	Surplus 7-00	0/9	193-20	Surplus 200-20	25/9
Avoine	3,191,721-22	3,186,079-26	184-28	5,826-24	3,243-27	Défic. 2,398-03	25/2	1,329-30	Défic. 1,068-07	11/4
Orge	1,550,666-07	1,548,340-00	41-40	2,367-47	214-44	" 2,111-11	65/3	646-04	" 1,465-07	45/3
Lin	135-851-24	135,953-00	243-00	141-24	93-00	Surplus 194-32	80/1	.....	.....	.....
	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.		Liv.				
Grain mélangé échantillon	1,288,726	1,291,184	3,672	1,214	.....	Surplus 2,458	117/0	.....	.....	.....

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, provenant des vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, saison de navigation 1916, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus jusqu'au 8 janvier 1917—*Suite.*

MONTRÉAL—McNTREAL WAREHOUSING CO., LTD.

Sorte de grain.	Quantité totale sur connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Total de l'allocation de ¼ et ⅛ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss
Blé	116,469-00	116,428-50	8-10	48-20	.....	Déficit 40-10	21·5	46-40	Surplus 6-30	3·5
Avoine	3,080,977-08	3,067,216-18	737-00	14,497-24	12,251-32	" 1,508-26	16·7	1,283-26	Déficit 225-00	2·5
Orge	364,551-03	364,075-00	36-12	512-15	400-30	" 75-21	9·9	151·40	Surplus 76-19	10·0
Lin	257,241-24	257,136-34	25-50	130-40	51-44	" 53-02	11·6	.....		
Grain mélangé échantillon	1,102,130 liv.	1,100,392 liv.	.....	1,738 liv.	.....	" 1,738 liv.	9·7	.....		
PORT COLBORNE—CANADIAN GOVERNMENT.										
Blé	11,124,534-00	11,117,746-50	988-10	7,775-20	.....	Défic. 6,787-10	36·6	4,635-20	Défic. 2,151-50	11,66
Avoine	8,368,607-10	8,365,049-18	50-18	3,608-10	.....	" 3,557-26	14·4	3,486-30	" 70-30	·3
Orge	661,239-13	660,900-00	21-18	360-31	.....	" 339-13	24·6	275-24	" 63-37	4·6
Grain mélangé échantillon	3,486,720 lbs.	3,488,700 lbs.	1,980 lbs	.....	.....	Surpl. 1,980 liv.	34·1	.....	.....	.....
Criblures d'élévateurs	589 tonnes	587-0980 tonn	.....	3,020 liv.	.....	Défic. 3,020	5·1	Par tonne	.....	.....
PORT COLBORNE—MAPLE LEAF MILLING CO., LTD.										
Blé	6,547,611-20	6,541,596-40	744-10	6,758-50	3,978-20	Défic. 2,036-20	18·9	2,688-30	Surplus 652-10	6·1
PORT McNICOLL—C.P.R.										
Blé	23,141,385-50	23,131,073-10	1,060-00	11,372-40	917-50	Défic. 9,394-50	24·4	9,642-10	Surplus 247-20	·6
Avoine	10,028,659-24	10,021,407-26	237-12	7,489-14	259-14	" 6,992-18	23·7	4,178-20	Défic. 2,813-32	9·5
Orge	1,423,537-32	1,422,771-06	80,30	847-08	15-00	" 751-26	25·3	593-06	" 158-20	5·3
Lin	298,100-00	298,174-26	295-20	220-50	.....	Surplus 74-26	14·0	.....	.....	.....
Grain mélangé échantillon	3,771,594 liv.	3,770,100 liv.	.....	1,494 liv.	.....	Défic. 1,494 liv.	23·7	.....	.....	.....

PORT STANLEY—EMPIRE FLOUR MILLS.

Blé	114,882-10	114,698-25	.....	183-45	.....	Déficit 183-45	95·9	47-50	Déficit 135-55	70·9

QUÉBEC—COMMISSAIRES DU HAVRE.

Avoine	125,000-00	124,877-12	.....	122-22	25-00	Déficit 97-22	26·6	52-00	Déficit 45-22	12·4

TIFFIN—G.T.P. TERMINAL ELEVATOR CO., LTD.

Blé	12,859,333-10	12,858,346-00	2,789-40	3,776-50	1,264-50	Déficit 277-40	1·3	5,358-40	Surplus 5,635-00	26·3
Avoine	3,381,024-21	3,379,930-28	360-10	1,454-03	.....	Surpl. 1,093-27	11·0	1,408-27	" 315-00	3·2
Orge	1,092,989-05	1,093,649-32	916-16	255-37	.....	Déficit 660-27	29·0	455-20	" 1,115-47	9·0

BUFFALO.

Ports des Etats-Unis—										
Blé	83,214,853-50	83,071,498-45	7,741-30	151,096-35	73,776-20	Défic. 69,578-45	50·2	34,672-50	Défic. 34,905-55	25·2
Avoine	17,365,650-21	17,343,658-12	1,721-10	23,713-19	1,760-11	" 20,231-32	39·6	7,235-24	" 12,996-08	25·4
Orge	2,459,574-12	2,458,050-00	1,966-33	3,490-45	1,222-45	" 301-15	14·1	1,024-40	Surplus 723-25	5·9
Lin	2,742,103-16	2,739,827-00	241-00	2,517-16	12-28	" 2,263-44	46·3	.....	.....	.....
	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.		Liv.				
Grain mélangé échantillon	2,151,200	2,151,648	584	136	.....	Surplus 448	12·4	.....	.....	.....
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	Par tonne.			
Criblures d'élévateurs	1,817-0320	1,824-1440	8-0980	1,860	.....	" 7,1120	8·3	.....	.....	.....

CHICAGO.

Blé	100,000-00-	99,930-00	.....	70-00-	.....	Déficit 70-00-	42·0	41-40	Surplus 28-20	17·0
Lin	515,827-21	515,256-26	122-54	693-49	589-46	Surplus 18-51	2·1	.....	.....	.....
	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	Par tonne.			
Criblures d'élévateurs	1,550-1000	1,545-1150	.....	4,1850	.....	Déficit 4,1850	6·4	.....	.....	.....

CLEVELAND.

Blé	299,876-10	299,866-40	114-10	123-40	.....	Déficit 9-30	1·9	125-00	Surplus 115-30	23·1

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, provenant des vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, saison de navigation 1916; et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus jusqu'au 8 janvier 1917—*Fin.*

DÉTROIT.

Sorte de grain.	Quantité totale sur connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des surplus.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Total de l'allocation de ¼ et ⅛ de boiss. par 1,000 boisseaux.	Surplus ou déficit net après allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.
Blé	100,282-50	100,081-45	.....	201-05	.....	Déficit 201-05	120·6	41-45	Déficit 159-20	95·6
DULUTH ET SUPERIOR.										
Blé	1,946,345-10	1,943,564-40	84-10	2,864-40	.....	Déficit 2,780-30	85·7	811-00	Déficit 1,969-30	60·7
Lin	315,296-30	314,970-37	6-24	332-17	.....	" 325-49	57·9	.....	.....	.....
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Ton.	Per ton.			
Criblures d'élévateurs	43,868-0105	43,790-1706	22-1916	100-0315	.....	" 77,0399	3·5	.....	.....	.....
FAIRPORT.										
Blé	4,539,269-10	4,538,521-00	985-50	1,734-00	.....	Déficit 748-10	9·9	1,891-20	Surpl. 1,143-10	15·1
Bvoine	323,304-24	323,310-00	5-10	.....	.....	Surplus 5-10	·6	134-22	" 139-32	14·7
MILWAUKEE.										
Lin	141,000-00	140,846-10	.....	153-46	.....	Déficit 153-46	61·1	.....	.....	.....
PORT HURON.										
Blé	562,195-20	561,662-20	.....	533-00	.....	Déficit 533-00	56·9	234-10	Déficit 298-50	31·9
Avoine	17,344-24	17,267-32	.....	76-26	.....	" 76-26	153·5	7-06	" 69-20	139·2
Orge	101,587-24	101,908-36	321-12	.....	.....	Surplus 321-12	151·2	42-12	Surplus 363-24	171·2
	Liv.	Liv.		Liv.		Lb.				
Grain mélangé échantillon	562,523	561,910	.....	613	.....	Déficit 613	68·1	.....	.....	.....

SANDUSKY.

Blé	103,550–10	103,382–30	.....	167–40	.....	Déficit 167–40	97·2	43–10	Déficit 124–30	72·2

TOLEDO.

Blé	429,593–50	429,070–30	.....	523–20	175 00	Déficit 348–20	48·6	1 79–00	Déficit 169–20	23·6
Avoine	130,500–00	130,351–06	.....	148–28	.....	" 148–28	38·8	54–12	" 94–16	24·6

RÉSUMÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est—ports canadiens et des Etats-Unis—de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur, saison de navigation 1916, et le montant des surplus et déficits, suivant les rapports de déchargement reçus jusqu'au 8 janvier 1917.

Sorte de grain.	Montant total des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit, après avoir déduit le grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ et ⅛ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après allocations.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss
Blé—										
Ports canadiens	73,855,689-00	73,814,528-05	7,733-15	48,894-10	13,541-00	Déficit 27,619-55	22·6	30,600-10	Surplus 2,980-15	2·4
Ports des Etats-Unis	91,295,966-30	91,147,578-10	8,925-40	157,314-00	73,951-20	" 74,437-00	48·9	38,039-55	Défic. 36,397-05	23·9
Totaux	165,151,655-30	164,962,106-15	16,658-55	206,208-10	87,492-20	Défic. 102,056-55	37·1	68,640-05	Défic. 33,416-50	12·1
Avoine—										
Ports canadiens	36,257,900-22	36,216,783-00	2,395-14	43,513-02	16,692-13	Défic. 24,425-09	22·9	15,107-10	Défic. 9,317-33	8·7
Ports des Etats-Unis	17,836,800-01	17,814,587-16	1,726-20	23,939-05	1,760-11	" 20,452-08	39·0	7,431-30	" 13,020-12	24·8
Totaux	54,094,700-23	54,031,370-16	4,122-00	67,452-07	18,452-24	Défic. 44,877-17	28·2	22,539-06	Défic. 22,338-11	14·0
Orge—										
Ports canadiens	5,621,955-36	5,618,394-46	1,516-20	5,077-10	650,26	Défic. 2,910-12	24·8	2,342-14	Déficit 567-46	4·8
Ports des Etats-Unis	2,561,161-36	2,559,958-36	2,287-45	3,490-45	1,222-45	Surplus 19-45	·4	1,067-04	Surplus 1,087-01	20·4
Totaux	8,183,117-24	8,178,353-34	3,804-17	8,568-07	1,873-23	Défic. 2,890-15	17·0	3,409-18	Surplus 519-03	3·0
Lin—										
Ports canadiens	1,018,524-14	1,018,329-19	583-20	778-15	210-44	Surplus 15-49	8·7	.....	.....	.....
Ports des Etats-Unis	3,714,227-11	3,710,900-17	370-22	3,697-16	602-18	Défic. 2,724-32	41·1	.....	.....	.....
Totaux	4,732,751-25	4,729,229-36	953-42	4,475-31	813-06	Défic. 2,708-39	32·0	.....	.....	.....
Echantillon, grain mélangé—	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.		Liv.				
Ports canadiens	11,890,770	11,888,306	5,652	8,116	.....	Déficit 2,464	12·4	.....	.....	.....
Ports des Etats-Unis	2,713,723	2,713,558	584	749	.....	" 165	3·7	.....	.....	.....
Totaux	14,604,493	14,601,864	6,236	8,865	.....	Déficit 2,629	10·8	.....	.....	.....
Criblures d'élévateurs—	Tonne.	Tonne.	Tonne.	Tonne.		Tonne.	Par tonne.			
Ports canadiens	589-	587-0980	.....	1-1020	.....	Déficit 1-1020	5·1	.....	.....	.....
Ports des Etats-Unis	47,235-1425	47,161-0296	31-0896	106-0025	.....	" 74-1129	3·2	.....	.....	.....
Totaux	47,824-1425	47,748-1276	31-0896	107-1045	.....	Déficit 76-0149	3·2	.....	.....	.....

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ des quantités de grain en entrepôt d'hiver sur des navires canadiens aux différents ports du Canada, 1er janvier 1917.

Ports.	Navires.	Date du chargement.	Cargaison.			
			Blé.	Avoine.	Orge.	Grain mélangé échantillon.
		1916	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv.
Collingwood	J. A. McKee	8 déc.		159,400		
Goderich	W. C. Franz	1 "		279,265		
"	H. M. Pellatt	8 "	57,031·10			
"	Martian	8 "	176,564			
"	Doric	9 "	106,218·50			
"	America	12 "	108,927·20			
Kingston	Toiler	1 "		109,356·06		
Midland	Riverton	1 "	179,191	108,425·30		
"	J. H. Wade	3 "		124,790·08		
"	Atikokan	4 "	47,500		49,921·42	
"	Glenfinnan	5 "		186,999·20		
Port McNicoll	J. Frater Taylor	2 "	139,000			3,151,890
"	W. Grant Morden	6 "		735,253·32		
"	George A. Graham	9 "		147,023·08		
"	J. H. G. Hagarty	10 "		519,525·30		
"	Emperor	11 "		545,027·04		
Port Stanley	Glenlivet	30 nov.	64,000	55,733·18		
Tiffin	A. E. Stewart	9 déc.		271,887·32		
"	Glenshee	12 "		328,094·14		
Totaux à—						
Collingwood				159,400		
Goderich			448,741·20	279,265		
Kingston				109,356·06		
Midland			226,691	420,216	49,921·42	
Port McNicoll			139,000	1,946,830·06		3,151,890
Port Stanley			64,000	55,733·18		
Tiffin				599,982·12		
Grand total			878,432·20	3,570,783·08	49,921·42	3,151,890

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navires chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 7 janvier 1917.

1.—COMPAGNIES DE NAVIGATION CANADIENNES.

ALGOMA CENTRAL STEAMSHIP COMPANY.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ½ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000boiss.	Boiss.
Blé	7,509,567·20	7,505,458·40	904·30	5,013·10	1,475·00	Défic.2,633–40	21·0	1,877–20	Déficit 756–20	6·0	139,000–00
Avoine	1,604,772–20	1,601,746–06	.....	3,026–14	658–22	" 2,367–26	50·1	401–06	" 1,966–20	41·7	563,455–08
Orge	544,125–36	543,930–42	183–06	378–00	20–00	" 174–42	15·4	136–00	" 38–42	3·4	.....
Lin	99,100–00	99,021–14	.....	78–42	.....	" 78–42	44·5	.....	.....	.....	.....
	Liv.	Liv.		Liv.		Liv.					Liv.
Grain mél. échantillon	1,919,306	1,918,410	.....	896	.....	896	28·0	.....	.....	.....	3,151,890

BASSETT STEAMSHIP COMPANY.

Blé	2,494,134–20	2,491,869–40	49–10	2,313–50	975–40	Défic.1,289–00	31·0	623–30	Déficit 665–30	16·0	.....
Avoine	1,383,764–20	1,383,003–10	416–32	1,178–08	3–00	" 758–10	18·7	346–00	" 412–10	10·2	.....
Orge	110,187–04	110,236–22	98–36	49–18	.....	Surplus. 49–18	21·5	27–24	Surplus 76–42	33·5	.....
Lin	24,937–48	24,903–22	.....	34·26	6–00	Déficit. 28–26	63·8	.....	.....	.....	.....

CANADA ATLANTIC TRANSIT CO.

Blé	298,514–40	298,385–00	.....	129–40	.....	Déficit 129–40	26·0	74–30	Déficit 55–10	11·0	.....

CANADA SHIPPING CO. LTD.

Blé	597,447–30	597,032–45	.....	414–45	163–00	Déficit 251–45	25·3	149–30	Déficit 102–15	10·3	.....
Avoine	104·034–24	103,902–00	.....	132–24	10–00	" 122–24	40·1	26–00	" 96–24	31·6	.....

CANADA STEAMSHIP LINES, LTD.

Blé	21,179,170-20	21,160,932-45	1,984-30	18,974-45	5,591-30	Défi. 11,398-45	32·3	5,294-30	Défi. 6,104-15	17·3	746,035-00
Avoine	14,268,075-04	14,245,088-10	974-24	23,961-18	13,855-01	" 9,131-27	21·8	3,567-00	" 5,564-27	13·3	1,280,281-02
Orge	2,227,514-01	2,225,113-10	96-04	2,496-43	637-22	" 1,763-17	38·0	556-42	" 1,206-23	26·0	.....
Lin	528,119-28	528,196-42	350-06	272-48	144-44	Surplus 222-02	23·6	.....	.....	.....	.....
	liv.	liv.		liv.		liv.					
Grain mélangé échant.	2,211,459	2,207,894	.....	3,565	.....	Déficit 3,565	96·4	.....	.....	.....	.....

CANADIAN LAKE AND RIVER NAVIGATION CO.

Blé	104,230-50	104,235-10	29-10	24-50	2-00	Surplus 6-20	3·7	26-00	Surplus 32-20	18·7	.....
Avoine	730,265-03	729,652-32	93-18	705-23	.....	Déficit 612-05	28·5	182-20	Déficit 429-19	20·0	.....
Orge	306,163-39	305,610-38	.....	553-01	217-44	" 535-05	83·9	76-24	" 458-29	71·9	.....
	liv.	liv.	liv.			liv.					
Grain mélangé échant.	741,920	745,592	3,672	.....	.....	Surplus 3,672	306·0	.....	.....	.....	.....

CANADIAN LAKE COMMERCE, LTD.

Blé	3,176,346-50	3,174,564-50	476-20	2,258-20	70-00	Défi. 1,712-00	32·3	794-00	Déficit 918-00	17·3	.....
Avoine	2,662,299-00	2,659,869-04	12-02	2,441-32	808-32	" 1,620-32	20·7	665-20	" 955-12	12·2	.....
Orge	673,972-05	673,842-32	352-34	482-07	102-20	" 27-01	1·9	168-24	Surplus 141-23	10·1	.....
Lin	114,250-50	114,096-39	.....	154-11	.....	" 154-11	75·7	.....	.....	.....	.....

CANADIAN NORTH-WEST STEAMSHIP CO.

Blé	10,161,222-10	10,152,151-00	929-20	10,000-30	4,892-00	Défi. 4,179-10	24·7	2,540-20	Défi. 1,638-50	9·7	47,500-00
Avoine	3,362,532-32	3,360,805-30	250-18	1,977-20	.....	" 1,727-02	17·5	840-20	" 886-16	9·0	147,023-08
Orge	314,412-30	314,431-32	137-14	118-12	15-00	Surplus 34-02	5·2	78-30	Surplus 112-32	17·2	49,921-42
Lin	194,626-27	194,497-48	4-36	133-15	.....	Déficit 128-35	36·9	.....	.....	.....	.....

CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO.—STEAMSHIP LINES.

Blé	357,071·00	356,195-10	10-00	885-10	.....	Déficit 875-50	147·2	89-20	Déficit 786-30	132·2	.....
Avoine	10,000-00	10,000-00	.....	.....	.....	.....	.....	2-17	Surplus 2-17	8·5	.....
Lin	30,000-00	29,973-42	.....	26-14	.....	Déficit 26-14	42·1	.....	.....	.....	.....

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navires chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 7 janvier 1917—*Suite.*

1.—COMPAGNIES DE NAVIGATION CANADIENNES—*Suite.*

FALLS & STEWART.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transp. p. laquel. on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Tonne.	Tonne.		Liv.		Liv.	Par tonne.				
Criblures d'élévateurs.	1,157–1150	1,155–1230	.....	3,920	.....	Déficit 3,920	3·4	.....	.....	.....	.....

FARRAR TRANSPORTATION CO.

	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Livres par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.
Blé	6,769,127–40	6,767,029–00	282–50	2,381–30	24–30	Défi. 2,074–10	18·4	1,692–20	Déficit 381–50	3·4	.....
Avoine	1,900,975–01	1,900,011–00	271–06	1,235–07	.....	" 964–01	17·2	475–08	" 488–27	8·7	.....
Lin	40,000–00	39,984–00	.....	16–00	.....	" 16–00	22·4	.....	.....	.....	.....

JAMES H. HALL.

Blé	331,054–10	331,044–20	255–35	265–25	.....	Déficit 9–50	1·8	82–50	Surplus 73–00	13·2	.....

MATHEWS STEAMSHIP CO.

Blé	11,622,859–40	11,615,339–30	773–40	8,293–50	2,891–10	Défi. 4,629–00	23·9	2,905–40	Défi. 1,723–20	8·9	179,191–00
Avoine	1,637,525–11	1,633,781–16	104–02	3,847–31	538–00	" 3,205–29	66·5	409–20	" 2,796–09	58·0	180,425–30
Orge	858,264–25	858,470–30	749–42	543–37	10–00	Surplus 216–05	12·1	214–26	Surplus 430–31	24·1	.....
Lin	286,048–47	286,055–36	306–34	299–45	60–00	" 66–45	13·1	.....	.....	.....	.....
	liv.	liv.		liv.		liv.					
Grain mélangé échant.	2,241,600	2,237,930	.....	3,670	.....	Déficit 3,670	99·2				
	tonne.	tonne.					par tonne.				
Criblures d'élévateurs.	589	587–0980	.....	3,020	.....	" 3,020	5·1	.....	.....	.....	.....

A. B. MacKAY.

Blé	68,098-20	68,107-20	9-00	.....	.....	Surplus 9-00	7·9	17-00	Surplus 26-00	22·9	.....	
Avoine	750,896-16	749,293-00	184-24	1,788-06	1,000-00	Déficit 603-16	27·3	187-24	Déficit 415-26	18·8	.....	
Orge	112,620-37	112,477-24	.....	143-13	.....	" 143-13	60·9	28-06	" 115-07	48·9	.....	

MONTREAL TRANSPORTATION CO., LTD.

Avoine	59,990-00	59,949-00	.....	41-00	3-00	Déficit 38-00	21·5	15-00	Déficit 23-00	13·0	.....	

JAMES MURPHY.

Blé	1,355,631-30	1,354,369-00	2-00	1,264-30	.....	Défi. 1,262-30	55·9	339-00	Défi. 923-30	40·9	.....	
Lin	207,859-47	207,489-00	.....	370-47	.....	" 370-47	100·0	.....	.....	.....	.....	
	tonne.	tonne.		tonne.		tonne.	par tonne.					
Criblures d'élévateurs.	1,692	1,684-1730	.....	7-0270	.....	" 7-0270	8·4	.....	.....	.....	.....	

JAMES PLAYFAIR—FLEET.

Blé	14,384,968-50	14,337,636-35	1,069-50	10,480-55	1,302-50	Défi. 8,108-15	33·9	3,586-45	Défi. 4,521-30	18·9	172,927-20	
Avoine	7,119,776-33	7,111,943-24	54-06	7,887-15	273-18	" 7,559-25	36·1	1,780-00	" 5,779-25	27·6	1,107,827-28	
Orge	564,337-25	563,679-28	.....	657-45	.....	" 657-45	56·2	141-04	" 516-41	44·2	.....	
Lin	71,000-00	70,966-40	.....	33-16	.....	" 33-16	26·3	.....	.....	.....	.....	
	liv.	liv.		liv.		liv.						
Grain mél. échantillon.	1,852,288	1,851,690	.....	598	.....	" 598	19·3	.....	.....	.....	.....	

ST. LAWRENCE AND CHICAGO STEAM NAVIGATION CO., LTD.

Blé	13,598,447-00	13,588,578-00	1,570-20	11,439-20	810-00	Défi. 9,059-00	40·0	3,399-30	Défi. 5,659-30	25·0	.....	
Avoine	4,624,545-27	4,620,920-12	178-08	3,803-23	70-00	" 3,555-15	26·1	1,156-04	" 2,399-11	17·6	519,525-30	
Orge	395,825-46	395,557-28	3-18	271-36	.....	" 368-18	32·7	99-00	" 169-18	20·7	.....	
	liv.	liv.	liv.			liv.						
Grain mél. échantillon.	3,486,720	3,488,700	1,980	.....	.....	Surplus 1,980	34·1	.....	.....	.....	.....	

J. R. SMITH—FLEET.

Blé	1,788,873-40	1,787,621-50	773-10	2,025-00	.....	Défi. 1,251-50	42·0	447-10	Défi. 804-40	27·0	110,347-00	
Avoine	69,300-00	69,296-32	.....	3-02	.....	" 3-02	1·5	17-12	Sur. 14-10	7·0	.....	
Orge	68,118-36	69,025-00	906-12	.....	.....	Sup. 906-12	639·7	17-00	" 923-12	651·7	.....	
Lin	119,647-29	119,630-50	6-24	23-03	.....	Défi. 16-35	7·8	.....	.....	.....	.....	
	tonne.	tonne.	liv.	tonne.		tonne.	par tonne.					
Criblures d'élévateurs.	2,637-0605	2,633-1660	1,540	4-0485	.....	" 3-0945	2·6	.....	.....	.....	.....	

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navire chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 17 janvier 1917—*Suite.*

2.—COMPAGNIES DE NAVIGATION DES ETATS-UNIS.

ATLAS STEAMSHIPS.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantié totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.
Blé	1,696,049–00	1,695,088–20	85–00	1,045–40	5–00	Déficit 955–40	33·8	424–00	Déficit 531–40	18·8	.....
Orge	134,130–27	134,869–12	816–37	78–04	.....	Surplus 738–33	264·6	33–24	Surplus 772–23	276·6	.....
	tonne.	tonne.	tonne.	tonne.		tonne.	par tonne.				
Criblures d'élévateurs	24,679–0720	24,640–0196	13–1906	53–0430	.....	déficit 39–0524	3·2	.....	.....	.....	.....

J. J. BARLUM.

Blé	305,000–00	305,098–00	98–00	.....	.....	Surplus 98–00	19·3	76–10	Surplus 174–10	34·3	.....

WILLIAM H. BECKER.

Blé	1,811,300–10	1,809,432–20	.....	1,867–50	40–00	Défic 1,827–50	60·6	452–50	Défic 1,375–00	45·6	230,883–10
Avoine	290,936–16	290,738–28	.....	197–22	.....	" 197–22	23·1	72–24	" 124–32	14·6	.....
Lin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	263,063–22

JOHN J. BOLAND.

Blé	105,144–00	105,081–40	.....	62–20	.....	Déficit 62–20	35·6	26–20	Déficit 36–00	20·6	.....

BOLAND & CORNELUIS.

Blé	3,240,879-10	3,238,208-00	467-30	3,138-40	30-00	défic. 2,641-10	48·9	810-10	défic. 1,831-00	33·9	2,239,023-30
Avoine	1,471,749-21	1,469,285-22	.....	2,463-33	.....	" 2,463-33	56·9	368-00	" 2,095-33	48·4	.....
Orge	192,523-36	192,429-00	.....	94-36	.....	" 94-36	23·6	48-06	" 46-30	11·6	.....

BROWN & CO.—FLOTTE.

Blé	1,502,093-50	1,501,366-00	169-00	896-50	499-00	déficit 228-50	9·1	375-30	surplus 146-40	5·9	278,311-00
Lin	211,439-36	211,435-00	.....	4-36	.....	" 4-36	1·2	.....	.....	.....	.....

HARVEY H. BROWN & CO.

Blé	158,034-30	157,809-00	.....	225-30	.....	déficit 225-30	85·6	39-30	déficit 186-00	70·6	.....

CLEVELAND—CLIFFS IRON CO.

Blé	2,263,654-50	2,262,399-55	404-20	1,659-15	39-00	défic. 1,215-55	32·2	566-00	déficit 649-55	17·2	150,593-50
Avoine	354,049-05	353,939-26	.....	109-13	.....	" 109-13	10·5	88-17	" 20-30	2·0	.....
Orge	30,043-46	29,975-00	.....	68-46	.....	" 68-46	110·3	7-24	" 61-22	98·3	.....
Lin	38,841-23	38,817-18	.....	24-05	.....	" 24-05	34·6	.....	.....	.....	.....

CROSBY TRANSPORTATION CO.

Blé	853,278-40	851,923-00	50-00	1,405-40	.....	défic. 1,355-40	95·4	213-20	défic. 1,142-20	80·4	.....
Avoine	162,693-28	162,690-28	.....	3-00	.....	" 3-00	·6	40-20	surplus 37-20	7·9	.....
Lin	311,526-43	310,624-00	.....	902-43	577-46	" 324-53	58·3	.....	.....	.....	.....

JAMES DAVIDSON.

Blé	540,055-40	518,770-00	.....	21,285-40	21,038-40	déficit 247-00	27·4	135-00	déficit 110-00	12·4	.....
Avoine	728,721-06	728,151-18	647-06	1,216-18	947-24	surplus 378-12	17·6	182-06	surplus 560-18	26·1	.....

DONALD STEAMSHIP CO.

Avoine	202,019-24	201,539-04	.....	480-20	.....	déficit 480-20	80·9	50-17	déficit 430-03	72·4	.....

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navire chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 17 janvier 1917—*Suite.*

2.—COMPAGNIES DE NAVIGATION DES ETATS-UNIS—*Suite.*

GEORGE S. EASTMAN.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ½ de boiss. par 1.000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.
Blé	402,882-10	402,386-00	.....	496-10	50-00	déficit 446-10	66·4	100-40	déficit 345-30	51·4	.....

GENERAL TRANSIT CO.

Blé	450,220-50	448,627-00	.....	1,593-50	.....	défic. 1,593-50	212·5	112-30	défic. 1,481-20	197·5	.....
Avoine	247,100-00	246,873-14	53-06	279-26	.....	" 226-20	31·2	61-26	" 164-28	22·7	.....

GRAVES—BIGEWOOD CO.

Blé	54,000-00	53,949-00	.....	51-00	30-00	déficit 21.00	23·3	13-30	déficit 7-30	8·3	.....

GREAT LAKES STEAMSHIP CO.

Blé	5,221,792-50	5,216,078-00	1,129-00	6,843-50	2,416-50	défic. 3,298-00	37·9	1,305-30	défic. 1,992-30	22·9	2,585,596-20
Avoine	365,500-00	365,600-00	100-00	.....	.....	Surplus 100-00	9·3	91-12	surplus 191-12	17·8	.....
Orge	218,723-45	217,506-00	.....	1,217-45	1,217-45	.....	.....	54-28	" 54-28	12·0	.....
Lin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	247,144-06

GREAT LAKES TRANSIT CORPORATION.

Blé	12,341,336-50	12,331,118-10	1,286-10	11,504-50	848-00	défic. 9,370-40	45·6	3,085-20	défic. 6,285-20	30·6	172,524-50
Avoine	4,685,083-16	4,680,073-30	706-12	5,715-32	203-17	" 4,806-03	34·9	1,171 10	" 3,634-27	26·4	.....
Orge	309,713-18	309,467-00	10-00	256-18	.....	" 246-18	38·1	77-18	" 169-00	26·1	149,255-44
Lin	1,326,081-54 liv.	1,325,138-00 liv.	134-02 liv.	1,078-00	12-28	" 931-26 liv.	39·3	.....	.....	.....	..... liv.
Grain mélangé échantil.	1,099,480 tonne.	1,100,064 tonne.	584	.....	.....	surplus 584 tonne.	32·4 par tonné	.....	.....	.....	1,584,948
Criblures d'élévateurs	2,447-	2,443-1310	.....	3,0690	.....	déficit 3-0690	2·7	.....	.....	.....	.....

M. A. HANNA & Co.

Blé	248,684-00	248,450-00	.....	234-00	10-00	Déficit 224-00	54·0	62-10	Déficit 161-50	39·0	.....
Avoine	295,000-00	294,879-02	.....	120-32	.....	" 120-32	13·9	73-26	" 47-06	5·4	.....

EDWARD H. HORN.

Blé	541,000-00	540,905-00	192-00	287-00	.....	Déficits 95-00	10·5	135-10	Surplus 45-10	4·5	.....
Lin	85,748-12	85,724-00	.....	24-12	.....	" 24-12	15·8	.....	.....	.....	.....
	tonne.	tonne.		tonne.		tonne.	par tonne.				
Criblures d'élévateurs	1,550-1000	1,545-1150	.....	4-1850	.....	" 4-1850	6·3	.....	.....	.....	.....

HUTCHINSON & Co.

Blé	4,826,656-50	4,822,729-00	1,024-30	4,952-20	774-00	Défic.3,153-50	39·2	1,206-40	Défic.1,947-10	24·2	114,787-10
Orge	204,649-14	204,244-00	.....	405-14	.....	" 405-14	94·9	51-08	" 354-06	82·9	.....
Lin	455,632-45	455,020-00	.....	612-45	.....	" 612-45	75-3	.....	.....	.....	.....

JENKINS STEAMSHIP Co.

Blé	2,692,078-00	2,688,524-00	180-50	3,734-50	338-50	Défic.3,215-10	71·7	673-00	Défic.2,542-10	56·7	545,964-50
Avoine	149,250-30	149,152-32	.....	97-32	10-00	" 87-32	20·1	37-10	" 50-22	11·6	.....

KINNEY STEAMSHIP CO.

Blé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,061,998-40
Avoine	323,304-24	323,310-00	5-10	.....	.....	Surplus 5-10	·5	80-28	Surplus 86-04	9·0	.....

J. D. LANGELL.

Blé	893,000-00	892,454-00	54-00	600-00	12-00	Déficit 534-00	35·9	223-10	Déficit 310-50	20·9	.....

WM. LIVINGSTONE.

Blé	110,000-00	109,939-00	.....	61-00	.....	Déficit 61-00	33·3	27-30	Déficit 33-30	18·3	.....
	tonne.	tonne.		tonne.		tonne.	per ton.				
Criblures d'élévateurs	6,010-1,120	5,983-1,300	.....	26-1,820	.....	" 26-1,820	8·9	.....	.....	.....	.....

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navire chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 17 janvier 1917—*Suite.*

2.—COMPAGNIES DE NAVIGATION DES ETATS-UNIS—*Suite.*

S. C. McLOUTH.

Sorte de Grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.
Blé	95,011-00	94,890-30	.....	120-30	.....	Déficit 120-30	76·1	23-50	Déficit 96-40	61·1	.....
Orge	101,587-24	101,908-36	321-12	.....	.....	Surplus 321-12	151·2	25-18	Surplus 346-30	163·2	.....

M. B. McMILLAN.

Blé	200,266-30	200,078-00	.....	188-30	5-00	Déficit 183-30	55·0	50-00	Déficit 133-30	40·0	.....
Orge	70,000-00	69,956-00	.....	44-00	.....	" 44-00	30·2	17-24	" 26-24	18·2	.....

JOHN MITCHELL.

Blé	360,000-00	359,897-00	.....	103-00	.....	Déficit 103-00	17·2	90-00	Déficit 13-00	2·2	.....

MORTON SALT CO.

Blé	162,000-00	162,063-00	130-00	67-00	.....	Surplus 63-00	23·3	40-30	Surplus 103-30	38·3	.....

HERBERT K. OAKES—FLOTTE.

Blé	737,131-30	734,830-00	.....	2,301-30	.....	Défi. 2,301-30	187·4	184-20	Défi. 2,117-10	172·4	1,156,053-30
Avoine	573,958-08	573,470-04	.....	488-04	.....	" 488-04	28·9	143-16	" 344-22	20·4	.....

JAMES O'CONNOR.

Blé	987,000–00	986,082–00	34–00	952–00	.....	Défi. 918–00	55·9	246–40	défic. 671–20	40·9	.....
Avoine	167,429–10	167,268–24	.....	160–20	.....	" 160–20	32·7	41–28	" 118–26	24·2	.....

J. G. O'HAGAN.

Blé	296,000–00	295,878–00	13–00	135–00	.....	Déficit 122–00	24·7	74–00	Déficit 48–00	9·7	.....
Lin	130,568–12	130,379–28	.....	188–40	12–00	" 176–40	75·5	.....	.....	.....	.....

PARAGON REFINING CO.

Blé	60,172–50	60,175–00	2–10	.....	.....	Surplus 2–10	2·2	15–00	Surp. 17–10	17·2	.....

PICKARDS MATHER & CO.

Blé	582,031–10	581,466–00	.....	565–10	80–00	Déficit. 485–10	50·0	145–30	Déficit. 339–40	35·0	3,907,174–50
Orge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	230,641–07
Lin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86,028–35

PORT HURON AND DULUTH STEAMSHIP CO.

Plé	990,673–20	989,030–40	98–30	1,741–10	.....	défic. 1,642–40	99·4	247–40	défic. 1,395–00	84·4	.....
Avoine	278,412–02	277,752–02	.....	660–00	15–00	" 645–00	78·8	69–20	" 575–14	70·3	.....
Orge	121,439–36	120,971–00	14–46	483–34	5–00	" 436–36	184·0	30–18	" 433–18	172·0	.....
Lin	32,751–54 liv.	32,743–49 liv.	.....	8–05 liv.	.....	" 8–05 liv.	13·7	.....	.....	.....	.....
Grain mélangé échantillon.	1,051,720 tonne.	1,051,584 tonne.	..... tonne.	136	.....	" 136 tonne.	7·6 par tonne.	.....	.....	.....	.....
Criblures d'élévateurs	1,148–0,320	1,156–1,300	8–0,980	.....	.....	Over 8–0,980	14·8	.....	.....	.....	.....

J. PRINDIVILLE AND SONS.

Blé	520–000–00	519,762–40	169–10	406–30	.....	défic. 237–20	27·4	130–00	défic. 107–20	12·4	.....

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navire chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 17 janvier 1917—*Suite.*

2.—COMPAGNIES DE NAVIGATION DES ETATS-UNIS—*Suite.*

REID TOWING AND WRECKING CO.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu les rapports du déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.
Blé	247,680–40	247,644–50	69–20	105–10	.....	Déficit 35–50	8·7	62–00	Surplus 26–10	6·3	.....

REISS STEAMSHIP CO.

Blé	1,058,918–10	1,058,154–00	23–00	787–10	133–00	Déficit 631–10	35·7	264–40	Déficit 366–30	20·7	.....
Avoine	621,779–14	621,223–18	.....	555–30	.....	" 555–30	30·4	155–14	" 400–16	21·9	.....
Orge	186,233–00	186,289–00	56–00	.....	.....	Surplus 56–00	14·4	46–26	Surplus 102–26	26·4	.....

W. C. RICHARDSON & CO.—FLEET.

Blé	2,534,641–00	2,532,502–00	33–00	2,172–00	426–00	défic. 1,713–00	40·5	633–40	défic. 1,079–20	25·5	991,111–40
Avoine	286,403–08	286,232–16	.....	170–26	30–00	" 140–26	16·7	71–20	" 69–06	8·2	.....

RICHLAND STEAMSHIP CO.

Avoine	159,000–00	159,000–00	.....	.....	.....	.....	.....	39–26	Surplus 39–26	8·5	.....

R. M. SELLWOOD.

Avoine	384,403–00	384,042–12	.....	360–22	.....	Déficit 360–22	31·9	96–00	Léficit 264–22	23·4	.....

HOWARD L. SHAW.

Blé	1,329,169-10	1,327,684-50	.....	1,484-20	100-00	Défic.	1,384-20	62·5	332-20	Défic.	1,052-00	47·5	.....
Avoine	676,634-31	675,816-16	.....	818-15	530-00	"	288-15	14·5	169-06	"	119-09	6·0	.....

SHENANGO STEAMSHIP CO.

Blé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	449,844-00

HENRY STEINBRENNER.

Blé	2,803,654-10	2,791,665-00	307-40	12,296-50	10,551-40	Défic.	1,437-30	30·8	701-00	Déficit	736-30	15·8	.....
Avoine	144,621-32	144,402-28	.....	219-04	.....	"	219-04	51·4	36-06	"	182-32	42·9	.....
Lin	63,700-00	63,690-00	.....	10-00	.....	"	10-00	8·7	.....	.....	.....	.....	.....

D. SULLIVAN & CO.—FLOTTE.

Blé	3,571,504-50	3,568,530-40	485-00	3,459-10	1,322-00	Défic.	1,652-10	27·8	892-50	Déficit	759-20	12·8	516,718-00
Avoine	418,849-30	417,883-14	.....	966-16	.....	"	966-16	78·4	104-24	"	861-26	69·9	.....
Lin	145,071-18	145,164-00	92-38	.....	.....	Surplus	92-38	35·8	.....	.....	.....	.....	.....
	tonne.	tonne.		tonne.			ton.	par tonne.					
Criblures d'élévateurs	2,007-1770	2,004-0040	.....	3,1730	.....	Défic.	3-1730	3·8	.....	.....	.....	.....	.....

G. A. TOMLINSON—FLOTTE.

Blé	1,433,401-40	1,429,005-55	.....	4,395-45	18-00	Défic.	4,377-45	183·3	358-20	Défic.	4,019-25	168·3	602,582-10
Avoine	308,929-19	308,848-00	.....	81-19	.....	"	81-19	9·0	77-08	"	4-11	0·5	.....
Orge	145,854-10	145,758-00	.....	96-10	.....	"	96-10	31·6	36-22	"	59-36	19·6	274,347-04
Lin	42,000-00	41,898-00	.....	102-00	.....	"	102-00	136·0	.....	.....	.....	.....	246,000-00

CAPT. A. C. WANVIG.

Blé	355,276-40	354,946-00	.....	330-40	.....	Déficit	330-40	55·9	88-50	Déficit	241-50	40·0	.....
Avoine	323,364-14	323,146-16	8-20	226-18	.....	"	217-32	31·9	80-28	"	137-04	23·4	.....
Orge	155,237-46	155,198-36	.....	39-10	.....	"	39-10	12·1	38-38	"	20	·1	.....

RELEVÉ des quantités de grain transportées par navire chargés à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation de 1916, classifiées par compagnies de navigation et d'après les rapports du point de déchargement reçus jusqu'au 17 janvier 1917—*Fin.*

2.—COMPAGNIES DE NAVIGATION DES ETATS-UNIS—*Fin.*

ROY A. WILLIAMS.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ½ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.		Quantité de grain transportée pour laquelle on n'a pas reçu de rapports de déchargement.
	Boiss.	Boiss.	Boiss	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss
Blé	572,000–00 tonne.	570,865–30 tonne.	.....	1,134–30 liv.	952–00	Déficit 182–30 liv.	19·1 par tonne.	143–00	Déficit 39–30	4·1	.....
Criblures d'élévateur	1,906–1180	1,906–0350	.....	830	.....	" 830	·4	.....	.....	.....	.....

WILSON TRANSIT CO.

Blé	7,370,133–50	7,367,156–30	931–50	3,909–10	260–00	Défic. 2,717–20	22·1	1,842–30	Déficit 874–50	7·1	.....
Avoine	186,752–04	186,785–30	33–26	.....	.....	Surplus 33–26	6·1	46–22	Surplus 80–14	14·6	.....
Orge	66,810–10	66,721–00	.....	89–10	.....	Déficit 89–10	63·9	16–34	Déficit 72–24	51·9	.....
Lié	173,798–12	173,780–00	59–14	77–26	.....	" 18–12	5·9	.....	.....	.....	.....

HENRY WINEMAN.

Blé	701,000–00	671,428–00	.....	29,572–00	29,150–00	Déficit 422–00	36·1	175–10	Déficit 246–50	21·1	.....

ROY M. WOLVIN.

Blé	2,169,250–20	2,167,484–30	54–20	1,820–10	40–00	Défic. 1,725–50	47·7	542–20	Défic. 1,183–30	32·7	.....
Orge	60,627–04	60,685–00	57–44	.....	.....	Surplus 57–44	45·5	15–06	Surplus 73–02	57·5	.....
	tonne.	tonne.	tonne.			tonne.	par tonne.				
Criblures d'élévateur	1,998–1560	2,007–0030	8–0470	.....	.....	" 8–0470	8·2	.....	.....	.....	.....

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1915, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus.

DEPOT HARBOUR—GRAND TRUNK RAILWAY CO'S ELEVATOR.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ½ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.
Ports canadiens—										
Blé	1,528,827-30	1,528,342-20	.....	485-10	286-00	Déficit 199-10	7·8	637-00	Surplus 437-50	17·2
Avoine	100,060-00	100,000-00	.....	.....	.....	.....	.....	41-22	" 41-22	14·2
Orge	115,056-20	115,042-34	.....	13-34	.....	Déficit 13-34	5·7	47-44	" 34-10	14·3
GODERICH—GODERICH ELEVATOR AND TRANSIT CO., LTD.										
Blé	4,698,447-30	4,691,096-00	482-40	7,834-10	5,833-10	Défic. 1,518-20	19·4	1,957-40	Surplus 439-20	5·6
Avoine	395,796-26	395,490-20	18-08	324-14	20-00	" 286-06	24·6	164-32	Déficit 121-08	10·4
Orge	239,937-42	239,737-20	.....	200-22	6-00	" 194-22	38·9	100-00	" 94-22	18·9
Lin	212,375-21 liv.	211,861-14 liv.	20-00	534-07	420-18	" 93-45	24·8	.....	" 93-45	24·8
Grain mélangé échantillon	588,920	588,920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GODERICH—WESTERN CANADA FLOUR MILLS CO., LTD.										
Blé	2,259,519-00	2,258,688-00	254-50	1,085-50	170-00	Déficit 661-00	17·5	941-30	Surplus 280-30	7·4
Avoine	27,635-22	27,576-06	.....	59-16	.....	" 59-16	72·2	11-16	Déficit 48-00	58·3
KINGSTON—MONTREAL TRANSPORTATION CO., LTD.										
Blé	412,409-00	395,364-10	.....	17,044-50	17,087-20	Surplus 42-30	6·2	171-50	Surplus 214-20	31·2
Avoine	381,153-32	380,598-02	18-14	574-10	85-00	Déficit 470-30	42·0	158-28	Déficit 312-02	27·8

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1915, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus—*Suite.*

KINGSTON—JAS. RICHARDSON & SONS, LTD.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.
Blé	29,766-40	29,755-00	2-20	14-00	.....	Déficit 11-40	23·3	12-20	Surplus 0-40	0·1
Avoine	1,587,386-22	1,586,449-21	243-19	1,180-20	248-26	" 688-09	14·7	661-16	Déficit 26-27	0·6
Orge	5,490-10	5,490-10	.....	.....	.....	.....	.....	2-12	Surplus 2-12	21·6
	lb.	lb.								
Grain mélangé échantillon	430	430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
MIDLAND—ABERDEEN ELEVATOR CO., LTD.										
Blé	1,775,331-20	1,775,442-50	976-00	864-30	189-50	Surplus 301-20	10·2	739-40	Surpl. 1,041-00	35·2
Avoine	1,401,408-02	1,399,720-10	117-28	1,805-20	1,465-16	Déficit 222-10	5·4	583-32	" 361-22	8·8
Orge	48,467-44	48,427-14	.....	40-30	5-00	" 35-30	35·6	20-10	Déficit 15-20	15·4
MIDLAND—MIDLAND ELEVATOR CO., LTD.										
Blé	500,885-20	501,027-20	202-20	60-20	85-00	Surplus 227-00	27·2	208-40	Surplus 435-40	52·1
Avoine	788,500-32	788,641-06	670-20	530-12	5-00	" 145-08	6·3	328-18	" 473-26	20·4
Orge	280,400-40	281,202-14	855-32	54-10	30-00	" 831-22	142·5	116-40	" 948-14	162·6
MONTREAL—DOMINION FLOUR MILLS CO., LTD.										
Blé	195,929-40	195,846-20	21-30	104-50	24-20	Déficit 59-00	18·1	81-40	Surplus 22-40	6·9

MONTREAL—HARBOUR COMMISSIONERS.

Blé	1,952,799-10	1,948,185-40	549-10	5,162-40	3,872-00	Déficit 741-30	22·8	813-40	Surplus 72-10	2·2
Avoine	1,772,017-27	1,767,079-24	83-18	5,021-21	3,582-30	" 1,355-07	26·0	738-12	Déficit 616-29	11·8
Orge	778,601-33	776,466-02	58-44	2,194-27	244-00	" 1,891-31	116·5	324-20	" 1,567-11	96·6
Lin	86,191-20	86,173-10	6-00	24-10	.....	" 18-10	11·8	.....	" 18-10	11·8
	liv.	liv.	liv.	liv.		liv.			liv.	
Grain mélangé échantillon	2,125,260	2,121,976	130	3,414	.....	" 3,284	93·8	.....	" 3,284	93·8
	tonne	tonne								
Criblures d'élévateur	170-0,270	170-0,270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MONTREAL—MONTREAL WAREHOUSING CO., LTD.

Blé	104,309-20	102,962-20	.....	1,347-00	1,264-00	Déficit 83-00	47·9	43-20	Déficit 39-30	22·8
Avoine	1,797,938-29	1,793,386-00	388-24	4,941-19	3,348-08	" 1,204-21	22·8	749-04	" 455-17	8·6
Orge	61,500-00	61,537-04	52-04	15-00	.....	Surplus 37-04	28·7	25-30	Surplus 62-34	48·5
Lin	359,782-24	359,884-54	198-38	96-08	.....	" 102-30	15·9	.....	" 102-30	15·9
	liv.	liv.								
Grain mélangé échantillon	249,400	249,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	tonne	tonne	liv.			liv.	Par tonne		liv.	par tonne
Criblures d'élévateur	417-1,560	418-1,500	1,940	.....	.....	Surplus 1,940	4·6	.....	Surplus 1,940	4·6

MONTREAL—OGILVIE FLOUR MILLS CO., LTD.

Avoine	5,013-00	5,013-00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MONTREAL—ST. LAWRENCE FLOUR MILLS CO., LTD.

Blé	200,205-20	199,914-00	.....	291-20	.....	Déficit 291-20	87·4	83-20	Déficit 208-00	62·4

PORT COLBORNE—CANADIAN GOVERNMENT ELEVATOR.

Blé	17,362,821-00	17,350,583-00	1,173-50	13,411-50	5,432-30	Déficit 6,805-30	23·5	7,234-10	Surplus 428-40	1·5
Avoine	3,947,838-04	3,945,315-28	1,523-28	4,046-04	65-22	" 2,456-22	21·1	1,645-00	Déficit 811-22	7·0
Orge	224,799-01	224,757-17	16-23	58-07	.....	" 41-32	8·9	93-32	Surplus 52-00	11·1
	liv.	liv.								
Grain mélangé échantillon	159,250	159,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	tonne	tonne		liv.		liv.	par tonne		liv.	par tonne
Criblures d'élévateur	289-1540	289-1100	.....	440	.....	Déficit 440	1·5	.....	Déficit 440	1·5

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1915, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus—*Suite.*

PORT COLBORNE—MAPLE LEAF MILLING CO., LTD.

Sorte de grain.	Quantité total des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boisseaux.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss
Blé	8,243,021-00	8,238,142-30	815-30	5,694-00	2,099-50	Déficit 2,778-40	20·2	3,343-40	Surplus 656-00	4·8
Avoine	632,816-27	632,566-30	87-18	337-15	100-00	" 149-31	8·1	263-24	" 113-27	6·1
Orge	39,165-12	39,164-38	.....	-22	.....	" -22	.....	16-12	" 15-38	19·4
Lin	3,009-00	3,009-00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grain mélangé échantillon	liv. 94,210	liv. 94,210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Criblures d'élévateurs	tonne 657-1990	tonne 656-1770	.....	liv. 2,202	.....	liv. Déficit 2,220	par tonne 3·4	.....	liv. Déficit 2,200	3·4

PORT McNICOLL—C.P.R.

Blé	14,497,824-20	14,493,624-20	2,962-40	7,162-40	1,056-00	Déficit 3,144-00	13·0	6,040-50	Surplus 2,896-50	12·0
Avoine	7,044,916-30	7,039,325-16	1,607-16	7,198-30	235-24	" 5,355-24	25·8	2,935-16	Déficit 2,420-08	11·7
Orge	558,945-15	558,438-38	29-41	536-18	.....	" 506-25	43·5	232-44	" 273-29	23·5
Lin	143,843-42	143,701-10	3-22	145-54	.....	" 142-32	55·5	.....	" 142-32	55·5
Grain mélangé échantillon	liv. 934,015	liv. 932,680	.....	liv. 1,335	.....	liv. " 1,335	83·4	.....	liv. " 1,335	83·4
Criblures d'élévateurs	tonne 440-0870	tonne 445-0380	tonne 5-0900	liv. 890	.....	liv. Surplus 10,010	par tonne 22·7	.....	liv. Surplus 10,010	par tonne 22·7

PORT STANLEY.

Blé	166,975-40	166,333-05	.....	642-35	.....	Déficit 642-35	230·9	69-30	Déficit 573-05	205·9

PRESCOTT—PRESCOTT TERMINAL CO.

Blé	13,504-10	13,504-10	.....	.....	.....	.....	.....	5-30	Surplus 5-30	23·6
Avoine	18,741-06	18,741-06	.....	.....	.....	.....	.....	7-30	" 7-30	14·1

TIFFIN—GRAND TRUNK RAILWAY CO'S ELEVATOR.

Blé	7,005,145-10	7,003,145-30	1,388-20	3,388-00	790-00	Défic. 1,209-40	10·4	2,918-50	Surpl. 1,709-10	14·6
Avoine	3,263,986-05	3,261,297-02	831-28	3,520-31	2,020-22	" 668-15	7·0	1,360-00	" 691-19	7·2
Orge	431,573-29	430,449-18	10-08	1,143-19	.....	" 1,124-11	124·9	179-40	Déficit 944-19	104·9
Lin	26,450-28	26,439-16	.....	11-12	.....	" 11-12	24·1	.....	" 11-12	24·1
	liv.	liv.	liv.	liv.		liv.			liv.	
Grain mélangé échantillon	3,579,246	3,582,180	3,100	166	.....	Surplus 2,934	48·9	.....	Surplus 2,934	48·9

TOTAL AUX PORTS CANADIENS.

Blé	60,947,721-10	60,891,956-35	8,829-10	64,593-45	38,190-00	Défi. 17,574-35	17·3	25,394-20	Surplus 7,819-45	7·7
Avoine	23,165,150-26	23,141,201-10	5,591-17	29,541-08	11,177-12	" 12,772-13	18·7	9,650-12	Déficit 3,122-01	4·6
Orge	2,783,938-06	2,780,713-17	1,032-08	4,256-45	285-00	" 2,939-37	50·7	1,159-44	" 1,779-41	30·7
Lin	831,652-23	831,068-48	228-04	811-35	420-18	" 163-13	11·0	.....	" 163-13	11·0
	liv.	liv.	liv.	liv.		liv.	liv.			
Grain mélangé échantillon	7,730,731	7,729,046	3,230	4,915	.....	" 1,685	13·1	.....	" 1,685	13·1
	tonne.	tonne.	tonne.	tonne.		tonne.	par tonne.		tonne.	par tonne.
Criblures d'élévateur	1,975-1730	1,980-1020	6-0840	1-5500	.....	Surplus 4-1290	4·7	.....	Surplus 4-1290	4·7

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transfert de l'est, de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1915, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus—*Suite.*

BUFFALO.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 boiss
Ports des États-Unis.—										
Blé	85,688,160–50	85,644,939–30	15,461–30	58,682–50	22,579–20	Défi. 20,642–00	14·4	35,703–20	Surp. 15,061–20	10·5
Avoine	2,876,181–31	2,873,009–20	947–25	4,120–02	1,959–16	" 1,262–29	14·3	1,198–16	Déficit 14–13	0·2
Orge	1,355,736–03	1,354,103–00	109–19	1,742–22	813–25	" 819–26	29·0	564–26	" 255–00	9·0
Lin	1,161,385–05	1,161,052–28	132–41	465–18	36–30	" 296–03	14·3	.....	" 296–03	14·3
	Tonne.	Tonne.		Tonne.		Tonne.	Par tonne.		Tonne.	Par tonne.
Criblures d'élévateur	12,371–0·290	12,306–0,940	.....	64–1,350	.....	" 64–1,350	10·5	.....	" 64–1,350	10·5

CHICAGO.

Lin	101,377–28	101,305–00	.....	72–28	.....	Déficit 72–28	40·2	.....	Déficit 72–28	40·2
	Tonne.	Tonne.		Tonne.		Tonne.	Par tonne.		Tonne.	Par tonne.
Criblures d'élévateurs	17,776–1,343	17,739–1,860	.....	36–1,483	.....	" 36–1,483	4·1	.....	" 36–1,483	4·1

CLEVELAND.

Blé	621,772–50	621,629–40	21–40	164–50	.....	Déficit 143–10	13·8	259–00	Surplus 115–50	11·2
Lin	256,623–10	256,444–11	.....	178–55	.....	" 178–55	39·0	.....	Déficit 178–55	39·0

DÉTROIT.

Blé	228,000–00	227,713–00	.....	287–00	35–00	Déficit 252–00	66·3	95–00	Déficit 157–00	41·3

ERIE.

Blé	4,181,890–50	4,179,446–00	26–00	2,470–50	728–50	Défic. 1,716–00	24·6	1,742–30	Surplus 26–30	0·4

FAIRPORT.

Blé	8,955,443–50	8,949,813–30	618–50	6,249–10	1,140–00	Défic. 4,490–20	30·1	3,731–20	Déficit 759–00	5·1
Avoine	381,448–04	380,783–00	.....	665–04	.....	" 665–04	59·3	158–32	" 506–06	45·2

PORT HURON.

Blé	4,787,624–30	4,761,457–10	668–00	26,825–20	25,224–40	Déficit 942–40	11·8	1,994–50	Surpl. 1,052–10	13·2
Avoine	437,585–23	280,260–00	64–24	157,390–13	157,182–33	" 142–24	11·1	182–12	" 39–22	3·1
Orge	520,537–31	520,098–36	18–08	457–03	.....	" 438–43	40·4	216–40	Déficit 222–03	20·5

SANDUSKY.

Blé	97,000–00	96,959–20	.....	40–40	10 00	Déficit 30–40	19·0	40–20	Surplus 9–40	6·0

SUPERIOR.

Blé	119,045–40	118,916–30	.....	129–10	.....	Déficit 129–10	65·1	49–40	Déficit 79–30	40·1
Lin	53,340–00	53,294–46	.....	45–10	.....	" 45–10	47·7	.....	" 45–10	47·7
	tonne.	tonne.	tonne.	tonne.		tonne.	Par tonne		tonne.	Par tonne
Criblures d'élévateurs	18,196–0,135	18,149–0,030	12–1,215	59–1,320	.....	" 47–0,105	5·2	.....	" 47–0,105	5·2

TOLEDO.

Blé	1,736,141–50	1,735,134–30	115–00	1,122–20	35–00	Déficit 972–20	33·6	723–20	Déficit 249–00	8·6
Avoine	242,802–24	242,680–30	.....	121–28	.....	" 121–28	17·0	101–06	" 20–22	2·9
Orge	78,666–01	78,696–12	30–11	.....	.....	Surplus 30–11	18·4	32–44	Surplus 63–07	38·4

RELEVÉ des quantités de grain déchargées aux élévateurs de transferts de l'est de vaisseaux chargés à Fort-William et Port-Arthur durant la saison de navigation 1915, et le montant des surplus et déficits, d'après les rapports de déchargement reçus—*Fin.*

GRANDS TOTAUX.

Sorte de grain.	Quantité totale des connaissements.	Quantité totale déchargée.	Total des surplus.	Total des déficits.	Total du grain endommagé.	Surplus ou déficit après déduction pour grain endommagé.		Montant de l'allocation de ¼ de boiss. par 1,000 boiss.	Surplus ou déficit net après avoir fait l'allocation.	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Liv. par 1,000 bois.	Boiss.	Boiss	Liv. par 1,000 bois.
Blé										
Ports canadiens	60,947,721–10	60,891,956–35	8,829–10	64,593–45	38,190–00	Défic. 17,574–35	17·3	25,394–20	Surplus 7,819–45	7·7
Ports des Etats-Unis	106,415,080–20	106,336,009–10	16,911–00	95,982–10	49,752–50	" 29,318–20	16·5	44,339–20	" 15,021–00	8·5
Total	167,362,801–30	167,227,965–45	25,740–10	160,575–50	87,942–50	Défic. 46,892–55	17·0	69,733–40	Surpl. 22,840–45	8·2
Avoine—										
Ports canadiens	23,165,150–26	23,141,201–01	5,591–17	29,541–08	11,177–12	Défic. 12,772–13	18·7	9,650–12	Défic. 3,122–01	4·6
Ports des Etats-Unis	3,938,018–14	3,776,733–16	1,012–15	162,297–13	159,142–15	" 2,142–17	18·5	1,640–32	" 501,19	4·3
Total	27,103,169–06	26,917,934–17	6,603–32	191,838–21	170,319–27	" 14,914–30	18·7	11,291–10	" 3,263–20	4·5
Orge—										
Ports canadiens	2,783,938–06	2,780,713 17	1,032–08	4,256–45	285–00	Défic. 2,939–37	50·7	1,159–44	Déficit 1,779–41	30·7
Ports des Etats-Unis	1,954,939–35	1,952,898–00	157–38	2,199–25	813–25	" 1,228–10	30·1	814–14	" 413–44	10·2
Total	4,738,877–41	4,733,611–17	1,189–46	6,456–22	1,098–25	" 4,167–47	42·2	1,974–10	" 2,193–37	22·2
Lin—										
Ports canadiens	831,652–23	831,068–48	228–04	811–35	420–18	Déficit 163–13	11·0	.....	Déficit 163–13	11·0
Ports des Etats-Unis	1,572,725–43	1,572,096–29	132–41	761–55	36–30	" 592–40	21·1	.....	" 592–40	21·1
Total	2,404,378–10	2,403,165–21	360–45	1,573–34	456–48	Déficit 755–53	17·6	.....	Déficit 755–53	17·6
Grain mélangé échantillon—	liv.	liv.	liv.	liv.		liv.			liv.	
Ports canadiens	7,730,731	7,729,046	3,230	4,915	.....	Défic. 1,685	13·1	.....	Déficit 1,685	13·1
Criblures d'élévateur—	tonne.	tonne.	tonne.	tonne.		tonne.	Par tonne.		tonne	Per Ton.
Ports canadiens	1,975–1730	1,980–1020	6–0840	1–1550	.....	Surplus 4–1290	4·7	.....	Surplus 4–1290	4·7
Ports des Etats-Unis	48,343–1768	48,195–0830	12–1215	161–0153	.....	Défic. 148–0938	6·1	.....	Défic. 148–0938	6·1
Total	50,319–1498	50,175–1850	19–0055	162–1703	.....	Défic. 143–1648	5·7	.....	Défic. 143–1648	5·7

A

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

INSPECTION ET PESAGE DU GRAIN SOUS LES DISPOSITIONS DE LA LOI DES GRAINS DU CANADA ET SES AMENDEMENTS.

N° 1—RELEVÉ donnant la quantité de blé et autres grains inspectés et droits perçus pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Classes.	Division d'inspection de l'est.					Division d'inspection de l'ouest	Grand total.
	Kingston.	Peterborough.	Toronto.	Montréal.	Total.		
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Blé de printemps—							
Manitoba dur n° 1						2,500,575	2,500,575
Du nord—							
N° 1 Fife Blanc						1,200	1,200
N° 1 du nord						115,253,475	115,253,475
N° 2						46,807,650	46,807,650
N° 3						34,307,025	34,307,025
Rejeté						6,215,550	6,215,550
Rejeté carié						3,166,800	3,166,800
Hors type						20,937,450	20,937,450
Condamné						38,925	38,925
Classes commerciales—							
N° 4						15,143,100	15,143,100
N° 5						4,721,475	4,721,475
N° 6						1,298,175	1,298,175
Fourrager						189,000	189,000
Criblures							
Pas de classe établie						53,475	53,475
Classes commerc. blanc.							
N° 1			160,885	84,722	245,607		245,607
N° 2			55,407	3,977	59,384		59,384
Hors type			1,000	1,887	2,887		2,887
N° 3			33,424	4,972	38,396		38,396
Rejeté			6,000	2,681	8,681		8,681
Germé			2,000		2,000		2,000
Printemps—							
N° 2			1,129		1,129		1,129
De Californie—							
N° 1							
N° 2			1,000		1,000	6,000	7,000
N° 3			3,000		3,000		3,000
Rejeté							
Total blé de printemps			263,845	98,239	362,084	250,639,875	251,001,959
Blé d'hiver—							
Dur d'hiver, E.-U.—							
N° 1							
N° 2				16,000	16,000		16,000
Blanc d'hiver—							
N° 1			2,000		2,000		2,000
N° 2			12,040	85,900	97,940		97,940
N° 3			3,667	6,052	9,719		9,719
Rejeté			23,356	58,290	81,646		81,646
Hors type			9,764	5,227	14,991		14,991
Classes commerciales—							
N° 1 blanc							
N° 2							
Mélangé d'hiver—							
N° 2			16,146	9,230	25,376	1,125	26,501
N° 3							
Hors type			11,716		11,716		11,716
Rejeté			8,600	11,215	19,815		19,815
Classe commerciales—							
N° 1 mélangé							

N° 1—Relevé donnant la quantité de blé et autres grains inspectés et droits perçus pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Classes.	Division d'inspection de l'est.					Division d'inspection de l'ouest.	Grand total.
	Kingston.	Peterborough.	Toronto.	Montréal.	Total.		
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Blé d'hiver—*Fin.*							
Blé E.-U. —							
Durum n° 1				448,000	448,000		448,000
Macaroni n° 1				645,500	645,500		645,500
Alberta rouge d'hiver—							
N° 1						11,325	11,325
N° 2						66,825	66,825
N° 3						375,600	375,600
N° 4 Al. R. H.						52,650	52,650
Rejecté						6,000	6,000
N° 2 rouge d'hiver			13,938	3,490	17,428		17,428
N° 3			2,000	1,003	3,003		3,003
Rejeté			2,000	100	2,100		2,100
Hors type			7,705		7,705		7,705
Alberta blanc d'hiver—							
N° 1						4,800	4,800
N° 2							
N° 3							
N° 4						2,400	2,400
Rejeté n° 1, carié						4,800	4,800
Rejeté n° 2							
Rejeté						7,200	7,200
Hors type						104,400	104,400
Rouge d'hiver E.-U.—							
N° 2				24,000	24,000		24,000
N° 1							
Total blé d'hiver			112,932	1,314,007	1,426,939	637,125	2,064,064
Grand total, blé			276,777	1,412,246	1,789,023	251,277,000	253,066,023
Maïs—							
E.-U.—							
N° 2				3,000	3,000		3,000
N° 3			1,071	76,016	77,087		77,087
Rejeté				3,463	3,463		3,463
Condamné			3,000	29,842	32,842		32,842
Total, maïs			4,071	112,321	116,392		116,392
Avoine—							
N° 1			7,845	4,369	12,214		12,214
N° 2			173,323	289,447	462,770		462,770
N° 3			889,684	640,862	1,530,546		1,530,546
N° 4			22,046	505,658	527,704		527,704
Hors type			17,165	127,048	144,213		144,213
Rejetée			259,183	105,582	364,765		364,765
Condamnée							
Mélangée			3,000		3,000		3,000
N° 3 mélangée			4,300		4,300		4,300
Avoine—							
E.-U.—							
N° 2 blanche coupée							
N° 2				51,000	51,000		51,000
Total, div. de l'est			1,376,546	1,723,966	3,100,512		3,100,512

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 1—RELEVÉ donnant la quantité de blé et autres grains inspectés et droits perçus pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Classes.	Division d'inspection de l'est.					Division d'inspection de l'ouest.	Grand total.
	Kingston.	Peterborough.	Toronto.	Montréal.	Total.		
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Canada ouest—							
Extra N° 1							
N° 1 C.O						380,550	380,550
N° 2 C.O						29,583,500	29,583,500
N° 3 C.O						12,746,500	12,746,500
N° 2 noire							
N° 2 mélangée						2,050	2,050
N° 1 extra fourragère						4,530,450	4,530,450
N° 1 fourragère						2,555,450	2,555,450
N° 2 fourragère						6,459,300	6,459,300
Hors type						10,095,250	10,095,250
Rejectée						1,416,400	1,416,400
Condamnée....3						9,650	9,650
Grain mélangé						869,900	869,900
Total, avoine, division de l'ouest						68,649,000	68,649,000
Grand total, avoine			1,376,546	1,723,966	3,100,512	68,649,000	71,749,512
Maïs—							
Canadien—							
N° 2			6,091		6,091		6,091
N° 3			2,250		2,250		2,250
Rejeté			2,940		2,940		2,940
Hors type			2,900		2,900		2,900
Total, maïs canadien			14,181		14,181		14,181
Sarrasin—							
N° 1 ordinaire			1,077	784	1,861		1,861
N° 2			305,402	109,770	415,172		415,172
N° 3				5,880	5,880		5,880
Hors type			5,000	4,813	9,813		9,813
Rejeté			28,268	6,261	34,529		34,529
Total, sarrasin			339,747	127,508	467,255		467,255
Orge—							
N° 1							
N° 2			1,250		1,250		1,250
N° 3 extra			8,750		8,750	220,500	229,250
N° 3			148,212	2,405	150,617	4,291,150	4,441,767
N° 4			75,643	19,999	95,642	2,432,250	2,527,892
Fourragère						301,850	301,850
Fourragère E.-U							
Rejetée			85,736	2,260	87,996	514,350	602,346
Hors type			2,776	5,556	8,332	1,812,650	1,820,982
Condamnée						1,350	1,350
Criblures							
Total, orge			322,367	30,220	352,587	9,574,100	9,926,687
Seigle—							
N° 1 ordinaire			6,355	113,485	119,840		119,840
N° 2			22,193	40,851	63,044	61,000	124,044
N° 3				3,969	3,969		3,969
Rejeté			10,966	14,908	25,874	46,000	71,874
Hors type			6,853	5,944	12,797	9,000	21,797
E.-U. n° 1 de l'ouest			328 415		328,415		328,415
Total, seigle			374,782	179,157	553,939	116,000	669,939

N° 1—RELEVÉ donnant la quantité de blé et autres grains inspectés et droits perçus pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

Classes.	Division d'inspection de l'est.					Division d'inspection de l'ouest.	Grand total.
	Kingston.	Peterborough.	Toronto.	Montréal.	Total.		
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Graine de lin—							
N° 1 Man., N.-O.						3,038,475	3,038,475
N° 2, C.O.						171,375	171,375
N° 3, C.O.						51,650	51,650
Hors type						16,750	16,750
Rejeteél						25,350	25,350
Condamnée							
Total, graine de lin						3,303,600	3,303,600
Pois—							
N° 1							
N° 2			11,719		11,719		11,719
N° 3			1,767	400	2,167		2,167
Rejeté			758		758		758
Hors type			700		700		700
Total, pois			14,944	400	15,344		15,344
Maïs d'Argentine							
Criblures					281,000		281,000
Blé			376,777	1,412,246	1,789,023	251,277,000	253,066,023
Maïs			18,552	112,321	130,573		130,573
Avoine			1,376,546	1,723,966	3,100,512	68,649,000	71,749,512
Sarrasin			339,747	127,508	467,255		467,255
Orge			322,367	30,220	352,587	9,574,100	9,926,687
Seigle			374,782	179,157	553,939	116,000	669,939
Graine de lin						3,303,600	3,303,600
Pois			14,944	400	15,344		15,344
Maïs d'Argentine							
Criblures						281,000	281,000
Total			2,823,415	3,585,818	6,409,233	333,200,700	339,609,933
1893–94	427,069		1,539,232	23,893,307	25,859,608	12,465,583	38,325,191
1894–95	484,154		1,955,175	13,462,241	15,901,570	12,407,190	28,308,760
1895–96	329,866		1,412,876	6,361,453	8,104,195	29,416,181	37,520,376
1896–97	504,595		3,933,995	18,916,013	23,354,603	21,175,495	44,530,098
1897–98	763,278		3,392,267	36,112,140	40,267,685	19,592,994	59,860,679
1898–99	1,372,731		4,354,863	34,018,327	39,745,921	22,275,937	62,021,858
1899–00		1,521,888	4,220,711	22,534,007	28,276,606	21,921,579	50,198,185
1900–01		2,502,782	9,403,867	24,289,290	36,195,939	10,178,257	46,374,196
1901–02	1,077,132	712,544	8,641,931	8,201,039	18,632,646	35,122,532	53,755,178
1902–03	1,425,091	1,215,600	11,875,805	10,548,407	25,064,903	36,943,832	62,008,735
1903–04	1,645,864	3,646,759	7,714,452	9,846,777	22,853,852	39,999,752	62,853,604
1904–05	760,982	1,990,368	2,873,901	9,922,001	15,547,252	44,404,460	59,951,712
1905–06	542,013	610,092	5,017,593	6,707,687	12,877,385	70,414,030	83,291,415
1906–07 (9 mois)	332,767	762,007	5,038,664	3,848,329	9,981,767	57,840,130	67,821,897
1907–08	276,811	1,034,390	2,811,794	5,643,351	9,766,346	98,152,640	107,918,986
1908–09	153,246	1,307,354	6,957,651	3,722,797	12,141,048	101,715,150	113,856,198
1909–10	119,621	602,026	2,117,814	2,445,240	5,284,701	120,314,160	125,598,861
1910–11	153,652	495,363	2,304,646	4,301,306	7,254,967	118,206,390	125,461,357
1911–12	104,837	367,583	2,561,900	5,934,500	8,968,820	185,064,325	194,033,145
1912–13	15,826	408,151	660,604	2,210,443	3,295,024	241,405,843	244,700,867
1913–14	1,000	177,796	874,566	453,777	1,507,139	262,667,300	264,174,439
1914–15		177,504	1,761,298	4,674,160	6,612,962	153,038,150	159,651,112
1915–16			2,823,415	3,585,818	6,409,233	333,200,700	339,609,933

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 1—Droits perçus pour l'inspection.

	Division d'inspection de l'est.					Division d'inspection de l'ouest.	Grand total.
	Kingston.	Peterborough.	Toronto.	Montréal.	Total.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1893-94	274 65	.....	2,905 63	10,687 35	13,867 63	13,705 40	27,573 03
1894-95	280 10	.....	2,365 00	7,314 25	9,959 35	13,214 50	23,173 85
1895-96	208 50	.....	2,423 07	3,317 45	5,949 02	22,269 30	28,218 32
1896-97	277 70	.....	3,008 07	9,937 45	13,223 22	21,101 05	34,324 27
1897-98	342 75	.....	3,750 40	14,780 22	18,873 37	18,585 40	37,458 77
1898-99	295 60	.....	4,654 80	12,018 40	16,968 80	17,515 50	34,484 30
1899-00	.....	638 30	4,553 40	9,579 38	14,771 08	14,630 55	29,401 63
1900-01	.....	1,200 80	7,250 70	12,338 20	20,789 70	6,381 20	27,170 90
1901-02	570 37	343 80	4,019 58	4,035 45	8,969 20	21,516 80	30,486 00
1902-03	721 86	533 55	4,939 70	4,794 80	10,989 91	44,762 66	55,752 57
1903-04	732 99	1,219 60	3,111 68	4,557 40	9,621 67	31,209 90	40,831 57
1904-05	369 07	680 70	1,321 51	4,803 95	7,175 23	32,643 90	39,819 13
1905-06	256 82	240 75	2,478 28	3,214 74	6,190 59	56,222 39	62,412 98
1906-07 (mois.)	166 80	275 60	2,384 77	1,785 65	4,612 82	39,372 60	43,985 42
1907-08	131 63	384 40	1,335 55	2,714 40	4,565 98	70,218 30	74,784 28
1908-09	69 30	425 40	3,324 70	1,786 80	5,606 20	77,343 37	82,949 57
1909-10	95 84	287 20	1,045 86	1,184 00	2,612 90	94,154 15	96,767 05
1910-11	74 85	219 50	1,140 72	1,876 20	3,526 57	94,775 10	98,301 67
			Québec...	1 50			
			St-Jean...	213 80			
1911-12	51 27	229 00	1,459 26	2,950 70	4,690 23	77,002 50	81,692 73
1912-13	8 70	235 00	280 78	1,032 60	1,617 93	96,363 00	97,980 93
			St-Jean....	60 85			
1913-14	0 50	113 20	378 40	222 50	714 60	102,653 50	103,368 10
1914-15	.....	92 00	779 35	2,139 70	3,011 05	61,415 50	64,426 55
1915-16	.....	.....	1,182 85	1,594 30	2,777 15	127,397 50	130,174 65

N° 1—DIVERSES espèces de grain inspectées durant les années fiscales mentionnées.

——	Blé.	Maïs.	Avoine.	Sarrasin.	Orge.	Epeautre.	Seigle.	Graine de lin.	Pois.	Total.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Totaux, 1893–94	17,010,290	2,483,100	13,278,829	819,154	821,545	.....	421,007	.....	3,491,266	38,325,191
" 1894–95	14,180,433	6,521,585	3,765,347	547,808	506,673	.....	78,764	.....	2,708,150	28,308,760
" 1895–96	28,215,715	2,267,757	3,896,646	747,804	978,663	.....	20,978	.....	1,392,813	37,520,376
" 1896–97	21,357,641	5,886,296	9,808,023	711,460	835,181	.....	515,114	.....	5,416,383	44,530,098
" 1897–98	25,489,146	15,392,432	13,403,220	765,366	338,279	.....	1,543,722	714	2,927,800	59,860,679
" 1898–99	27,147,163	17,850,014	12,956,264	321,700	257,185	.....	578,459	.....	2,911,073	62,021,858
" 1899–00	23,231,690	10,643,478	9,703,850	381,223	2,746,106	.....	593,842	42,500	2,855,496	50,198,185
" 1900–01	17,665,455	11,397,689	11,253,367	479,668	1,775,583	.....	713,741	24,285	3,064,408	46,374,196
" 1901–02	37,629,593	1,986,380	9,244,485	542,254	1,131,027	.....	620,891	95,000	2,505,548	53,755,178
" 1902–03	39,916,373	2,560,661	14,230,859	472,568	1,947,889	7,083	1,248,428	426,536	1,198,338	62,008,735
" 1903–04	38,685,340	5,091,043	14,045,434	615,902	2,345,992	2,375	255,557	606,507	1,205,454	62,853,604
" 1904–05	41,166,589	5,970,674	9,630,038	741,041	1,548,828	1,000	55,592	306,000	531,950	59,951,712
" 1905–06	64,437,497	2,875,819	11,315,864	871,755	2,679,585	1,000	46,971	494,000	568,924	83,291,415
" 1906–07 (9 mois)	48,363,803	2,510,919	12,339,587	702,071	2,837,948	1,200	49,563	602,000	414,806	67,821,897
" 1907–08	74,845,424	4,227,324	21,930,729	651,482	4,017,953	1,000	36,351	1,616,000	592,723	107,918,986
" 1908–09	80,878,603	276,853	23,578,573	883,256	5,013,150	.....	313,589	2,118,000	794,174	113,856,198
" 1909–10	85,388,862	415,950	29,975,608	1,460,351	4,503,536	.....	111,599	3,509,000	233,955	125,598,861
" 1910–11	86,967,725	3,211,938	27,725,441	691,391	3,148,683	.....	110,696	3,463,000	142,483	125,461,357
" 1911–12	133,424,750	5,261,631	45,159,266	178,963	5,898,967	.....	55,910	3,934,000	119,658	194,033,145
" 1912–13	149,649,913	148,711	63,171,016	297,814	13,824,924	.....	233,089	17,371,800	3,600	244,700,867
" 1913–14	155,270,308	94,120	73,714,739	139,609	16,079,609	Criblures. 186,000 1,000	251,737	18,432,750	4,567	264,174,439
" 1914–15	110,723,524	127,906	38,587,217	336,092	5,208,368	Criblures. 206,000 Maïs d'Argentine 78,308 Criblures. 281,000	369,797	4,001,600	12,300	159,651,112
" 1915–16	253,066,023	130,573	71,749,512	467,255	9,926,687	.....	669,939	3,303,600	15,344	339,6096933

N° 2.—RELEVÉ donnant les quantités des diverses espèces de grain pesées dans les divisions est et ouest d'inspection pour les exercices énumérés, et droits perçus.

TOTAL DU GRAIN PESÉ, WAGONS ET CARGAISONS.—DIVISION D'INSPECTION DE L'OUEST.

Districts et années.	Blé.	Compartiments complets.	Avoine.	Criblures.	Orge.	Epeautre.	Seigle.	Graine de lin.	Cargaisons totales.	Total, wagons.	Total, droits de pesage.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	$ c.
Division d'inspection de l'ouest—											
1901–02	26,178,764	.....	372,455	.....	16,152	.....	.....	.....	26,567,371	*	.....
1902–03	38,392,671	.....	916,927	.....	89,156	.....	.....	43,821	39,442,575	*	†25,360 30
1903–04	64,787,591	.....	2,693,475	.....	477,501	726	.....	686,423	68,645,716	*	18,250 70
1904–05	72,376,570	.....	3,828,069	.....	554,878	694	.....	611,322	77,371,533	*	†19,777 05
1905–06	116,793,199	.....	10,641,142	.....	2,206,837	914	2,000	903,863	130,547,955	*	*33,624 90
1906–07 (9 mois)	73,941,175	.....	18,396,549	.....	3,417,965	.....	6,783	1,279,181	97,041,653	*	†23,067 60
1907–08	46,979,713	.....	10,705,100	27,321	1,353,656	.....	.....	640,689	59,706,479	*	†41,979 75
1908–09	53,607,060	.....	11,229,213	93,281	2,140,263	.....	.....	1,431,651	68,501,468	92,407	44,707 25
1909–10	55,901,512	.....	15,967,192	157,983	2,354,202	.....	4,165	3,075,615	77,460,669	101,653	54,783 90
1910–11	57,258,113	.....	16,276,582	224,284	1,598,432	.....	1,586	3,087,591	78,446,588	105,844	57,235 30
1911–12	74,537,561	.....	21,511,000	232,614	2,292,586	.....	3,964	1,233,333	99,811,058	156,439	79,611 90
1912–13	106,150,072	.....	24,390,566	821,175	5,526,165	.....	5,129	9,512,019	146,405,126	197,193	106,525 60
1913–14	131,091,942	.....	43,112,820	1,884,866	11,529,143	.....	3,274	19,029,166	206,651,211	222,866	134,767 80
1914–15	87,303,917	109,909	24,232,932	1,802,949	4,807,412	.....	1,051	7,163,482	125,421,652	154,315	90,869 90
1915–16	182,793,694	.....	28,952,047	1,959,867	5,577,009	.....	.....	2,397,578	221,680,195	270,724	154,760 50

*On n'a pas pu se procurer le nombre de wagons. †Comprend droits pour wagons pesés.

WAGONS PESÉS.—DIVISION D'INSPECTION DE L'OUEST.

Exercices.	Winnipeg.	Ft. William et Port Arthur.	Keewatin.	Kenora.	Moosejaw.	Calgary.	Saskatoon.	Indian Head.	Medicine Hat.	Regina.	Vancouver.	Total.
1913–14	16,437	175,101	2,607	1,567	1,173	4,946	.....	.....	582	.....	1,414	203,827
1914–15	13,790	116,978	2,477	1,095	1,465	5,397	683	305	1,027	204	953	144,374
1915–16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

N° 2—TOTAL DU GRAIN PESÉ.—DIVISION D'INSPECTION DE L'EST.

Districts et années.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Criblures.	Orge.	Ecalures et grain mélangé.	Seigle.	Graine de lin.	Pois.	Totaux.	Droits de pesage.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.		Boiss.	$ c.
Division d'inspection de l'est—											
Goderich	3,957,355	.....	593,752	.....	.....	.....	.....	196,936	.....	4,748,043	1,306 39
Midland	1,080,760	472,560	397,566	.....	11,150	.....	.....	26,439	.....	1,988,475	504 30
Peterborough	132,277	.....	163,269	.....	7,177	.....	.....	.....	.....	302,723	68 90
Port-McNicoll	2,848,379	.....	1,284,759	2,666	37,831	35,918	.....	156,106	.....	4,365,659	938 90
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Montréal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux, 1915–16	8,018,771	472,560	2,439,346	2,666	56,158	35,918	.....	379,481	.....	11,404,900	2,818 49
Totaux, 1904–05	5,742,641	18,202	448,455	.....	20,497	.....	.....	32,600	.....	6,262,395	*379 20
Totaux, 1905–06	4,009,746	236,599	1,935,152	.....	38,282	.....	.....	139,400	.....	6,359,179	1,818 25
Totaux, 1906–07 (9 mois)	3,094,030	192,732	2,321,501	.....	58,199	.....	.....	219,269	.....	5,885,731	1,589 40
Totaux, 1907–08	5,266,102	746,636	4,555,945	.....	191,602	.....	.....	445,876	.....	11,206,161	3,004 19
Totaux, 1908–09	7,087,422	435,856	5,859,562	.....	237,050	.....	.....	292,929	.....	13,912,819	3,592 35
Totaux, 1909–10	7,486,001	516,254	8,621,082	.....	373,261	.....	25,567	381,761	.....	17,404,926	4,393 11
Totaux, 1910–11	7,886,537	934,654	6,791,281	.....	360,431	.....	.....	266,986	.....	16,239,889	4,036 88
Totaux, 1911–12	7,049,257	925,884	8,947,219	.....	483,774	.....	.....	284,844	.....	17,690,978	4,417 00
Totaux, 1912–13	7,388,830	418,006	9,357,515	.....	266,968	.....	3,100	538,697	.....	17,973,116	4,811 30
Totaux, 1913–14	8,219,562	417,003	9,795,867	226,147	3,350	751,584	.....	.....	.....	19,413,513	4,643 40
Totaux, 1914–15	8,877,823	525,218	6,885,182	7,640	231,072	59,496	.....	400,587	.....	16,987,018	4,069 90

N° 3—RELEVÉ donnant la quantité de chaque espèce de grain, avec total reçu par les élévateurs de tête de ligne de Fort-William et Port-Arthur, pour les années de récolte énumérées.

BLÉ.

Année de récolte terminée le 31 août.	1905-6.	1906-7.	1907-8.	1908-9.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Fort-William.—											
C. P. R.	27,099,996	25,578,680	16,280,130	20,553,853	22,411,451	16,364,372	24,835,529	17,479,872	20,187,180	4,117,120	29,606,744
Consolidated	.....	1,734,584	4,679,148	5,720,613	6,009,797	6,687,835	9,916,515	8,981,820	11,582,159	6,806,572	21,126,839
Empire Elevator Co.	11,613,603	14,146,263	5,439,832	7,693,309	7,993,333	5,278,055	11,332,968	11,111,409	17,233,836	4,279,570	14,044,000
Ogilvie Flour Mills Co.	3,360,570	.....	.....	4,282,260	6,471,432	7,032,132	8,631,482	8,418,477	8,640,954	5,973,612	18,183,927
Western Term'l El. Co.	.....	.....	.....	.....	2,593,537	4,172,238	7,750,607	5,935,220	7,289,999	6,377,953	25,747,638
G. T. Pacific	.....	.....	.....	.....	.....	4,665,998	8,288,302	11,638,657	15,494,889	9,012,676	27,744,564
Black & Muirhead	.....	.....	.....	.....	68,628	732,166	2,045,683	.....	.....	.....	.....
Davidson & Smith	.....	.....	.....	.....	74,345	26,287	100,748	.....	.....	.....	.....
Grain Growers Grain Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,711,404	13,042,803	8,737,163	21,592,343
Eastern Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,060,625	3,303,451	12,003,134
Fort William Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,016,331	4,783,850	19,383,715
Total—Fort William	42,074,169	41,459,527	26,399,110	38,250,035	45,622,523	44,959,083	72,901,834	75,276,859	100,548,776	53,391,967	189,432,904
Port Arthur—											
Port Arthur Elev. Co.	10,588,083	16,108,404	12,778,549	18,325,064	20,919,221	18,438,738	24,322,739	23,731,948	26,324,411	12,468,566	40,122,974
D. Horn & Co.	2,759,276	2,985,764	1,512,213	1,513,633	1,199,202	817,417	1,828,453	1,320,743	866,749	75,800	1,327,732
Thunder Bay Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	4,543,634	4,843,329	6,986,452	6,700,372	.....	3,209,692	11,240,716
National Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	1,022	1,073,304	2,153,261	.....	.....	.....	.....
Can. Govt. Elev.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,303,133	6,579,581	24,972,902
Total—Port Arthur	13,347,359	19,094,168	14,290,762	19,838,697	26,663,079	25,172,788	35,290,905	31,753,063	32,494,293	22,323,639	77,664,324
Transcona, C. P. R.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	227,876	.....	.....	.....
Grand total	55,421,528	60,553,695	40,689,872	58,088,732	72,285,602	70,131,871	108,192,739	107,257,798	133,043,069	75,715,606	267,097,228

AVOINE.

Fort William—											
C. P. R.	3,268,071	5,432,543	4,142,270	6,160,582	6,441,583	2,297,817	6,004,047	5,886,453	2,294,894	631,049	7,307,692
Consolidated	.....	259,989	1,126,263	999,849	2,326,840	1,495,406	2,869,783	2,155,838	3,306,907	1,312,348	3,587,208
Empire Elevator Co.	1,759,874	3,038,439	2,354,419	2,326,027	3,719,653	1,974,645	3,650,776	4,090,453	6,369,353	1,589,657	3,610,513
Ogilvie Flour Mills Co.	71,360	.....	.....	1,029,693	1,968,530	924,817	1,883,665	1,338,467	909,895	421,906	1,407,744
Western Term'l El. Co.	.....	.....	.....	.....	847,855	224,746	895,318	912,760	1,041,246	449,666	3,854,287
G. T. Pacific	.....	.....	.....	.....	.....	2,790,247	3,753,733	6,544,405	8,871,650	2,711 469	10,756,453
Black & Muirhead	.....	.....	.....	.....	111,362	7,628	6,286	.....	.....	.....	.....
Davidson & Smith	.....	.....	.....	.....	119,824	29,495	84,482	.....	.....	.....	.....

Grain Growers Grain Co.								3,364,659	2,815,846	1,349,024	5,556,219
Eastern Elev. Co.									3,338,438	989,164	3,494,562
Fort William Elev. Co.									3,685,975	2,344,400	7,205,735
Total—Fort-William	5,099,305	8,730,971	7,622,952	10,516,151	15,535,647	9,344,801	19,148,090	24,292,035	31,634,204	11,798,683	46,780,413
Port-Arthur—											
Port Arthur Elev. Co.	766,364	4,006,746	2,729,215	4,315,729	8,686,796	6,263,018	6,825,582	7,248,540	8,069,636	3,180,102	15,424,647
D. Horn & Co.	311,584	274,393	305,009	199,526	465,324	131,968	778,522	436,948	220,174	17,925	679,291
Thunder Bay Elev. Co.					1,792,334	1,781,455	2,041,132	2,204,210		1,082,684	2,701,605
National Elev. Co.					3,415	255,838	666,265				
Elév. du Gouvernement.									1,527,278	1,109,904	7,483,420
Total—Port-Arthur	1,077,948	4,281,139	3,034,224	4,515,255	10,947,869	8,432,279	10,311,501	9,889,698	9,817,088	5,390,615	26,288,963
Transcona—C. P. R.								2,155			
Grand total	6,177,253	13,012,110	10,657,176	15,031,406	26,483,516	17,777,080	29,459,591	34,183,888	41,451,292	17,189,298	73,069,376

ORGE.

Fort-William—											
C. P. R.	340,640	686,126	579,968	721,864	912,234	312,670	916,812	2,413,910	1,149,382	187,417	1,557,643
Consolidated		13,714	47,770	55,502	131,538	101,263	137,738	495,247	663,243	179,507	390,802
Empire Elev. Co.	166,376	335,650	136,432	215,786	288,871	116,617	422,274	968,703	2,052,955	176,481	496,824
Ogilvie Flour Mills Co.	37,063			148,231	189,612	30,275	91,916	257,414	214,362	108,464	422,009
Western Term'l El. Co.					28,025	9,985	7,387	387	708	80,379	222,236
Black & Muir head					15,848	19,266	872				
G. T. Pacific					3,197	50,891	170,584	746,207	908,319	178,214	676,026
Davidson & Smith							6,511				
Grain Growers' Grain Co.								1,214,193	849,349	366,401	698,652
Eastern Elev. Co.									845,933	107,198	442,995
Fort-William Elev. Co.									234,407	159,048	539,410
Total—Fort-William	544,079	1,035,490	764,170	1,141,383	1,569,325	640,967	1,754,094	6,096,061	6,918,658	1,543,109	5,446,597
Port-Arthur—											
Port Arthur Elev. Co.	359,754	749,093	1,041,462	1,330,337	1,425,268	689,705	1,180,154	2,798,234	3,222,354	656,615	2,590,656
D. Horn & Co.	90,358	84,606	108,670	26,462	19,588	15,767	81,995	150,675	61,376	8,679	209,361
Thunder Bay Elev. Co.					286,494	181,359	433,792	933,282		200,143	489,776
National Elev. Co.						8,702	32,654				
Elév. du Gouvernement.									463,927	215,535	759,168
Total—Port-Arthur	450,112	833,699	1,150,132	1,356,799	1,731,350	895,533	1,728,595	3,882,191	3,747,657	1,080,972	4,048,961
Transcona—C. P. R.								1,586			
Grand total	994,191	1,869,189	1,914,302	2,498,182	3,300,675	1,536,500	3,482,689	9,979,838	10,666,315	2,624,081	9,495,558

N° 3—RELEVÉ donnant la quantité de chaque espèce de grain, avec total reçu par les élévateurs de tête de ligne de Fort-William et Port-Arthur, pour les années de récolte énumérées—*Fin.*

LIN.

Année de récolte terminée le 31 août.	1905–06.	1906–07.	1907–08.	1908–09.	1909–10.	1910–11.	1911–12.	1912–13.	1913–14.	1914–15.	1915–16.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Fort-William—											
C. P. R.	80,812	.....	.....	.....	.....	.....	149	2,301,684	160,141	274	.....
Consolidated	.....	32,239	299,730	518,029	623,683	718,737	914,820	2,257,080	1,073,466	518,436	551,940
Empire Elevator Co.	95,984	97,342	147,448	165,700	443,560	319,499	1,071,765	3,093,068	1,622,165	397,946	855,871
Western Term'l El. Co.	.....	.....	.....	.....	440,898	629,521	1,190,310	2,459,478	1,338,691	546,990	975,100
Black & Muirhead	.....	.....	.....	.....	.....	24	.....	.....	.....	.....	.....
G. T. Pacific	.....	.....	.....	.....	.....	32,207	245,236	2,087,497	1,245,607	277,746	357,006
Davidson & Smith	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,029	.....	.....	.....	.....
Grain Growers' Grain Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116,277	.....	.....	.....
Eastern Elevator Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,353	.....	.....
Fort William Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	885,632	251,331	186,090
Total—Fort-William	176,796	129,581	447,178	683,729	1,508,141	1,699,988	3,424,309	12,315,084	6,327,055	1,992,723.	2,926,007
Port-Arthur—											
Port Arthur Elev. Co.	13,969	156,098	197,524	144,528	184,002	165,146	990,315	3,878,948	2,262,763	399,926	583,652
D. Horn & Co.	289,536	510,518	870,999	1,282,418	1,571,060	951,466	1,252,854	1,009,525	955,734	338,363	797,965
Thunder Bay Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	97,604	58,331	176,419	966,668	.....	98,209	204,602
National Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	2,399	110,554	.....	.....	.....	.....
Elév. du Gouvernement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,879,952	350,704	522,316
Total—Port-Arthur	303,505	666,616	1,068,523	1,426,946	1,852,666	1,177,342	2,530,142	5,855,141	6,098,449	1,187,202	2,108,535
Transcona—C. P. R.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,456	.....	.....	.....
Grand total	480,301	796,197	1,515,701	2,110,675	3,360,807	2,877,330	5,954,451	18,220,681	12,425,504	3,179,925	5,034,542

SEIGLE.

Fort-William—											
C. P. R.	.....	.....	.....	.....	.....	497	10,204	5,367	2,558	1,290	1,027
Empire Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	5,003	33	.....	.....	445	.....	.....
Grain Growers' Grain Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,108	.....	.....	915
Consolidated	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,020	.....	2
Fort William Elev. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,710	.....	933

G. T. Pacific									4,219	1,081	3,035
Eastern										1,766	
Total—Fort-William					5,003	530	10,204	6,475	9,952	4,137	5,912
Port-Arthur—											
Port-Arthur Elev. Co									2,071	349	1,070
David Horn & Co						4,706	4,706		28		
Elévateur du Gouvernement									981		708
Total—Port-Arthur					4,706				3,080	349	1,778
Grand total					5,003	5,236	10,204	6,475	13,032	4,486	7,690

TOTAL, GRAIN.

Fort-William—												
C. P. R.	30,789,519	31,697,349	21,002,368	27,436,299	29,770,271	18,975,356	31,766,741	28,086,285	23,794,155	4,937,150	38,473,106
Consolidated		2,040,526	6,152,911	7,293,993	9,091,858	9,003,241	13,838,856	13,889,983	16,625,775	8,816,863	25,656,791
Empire Elev. Co	13,635,837	17,617,694	8,078,131	10,400,822	12,445,417	7,688,849	16,477,783	19,263,633	28,278,754	6,443,654	19,008,123
Ogilvie Flour Mills Co	3,468,993			5,460,184	8,629,574	7,587,224	10,607,063	10,014,356	9,765,211	6,503,982	20,988,780
Western Term'l Elev. Co					3,910,315	5,036,490	9,843,622	9,307,844	8,670,644	7,454,988	29,824,161
Eastern Terminal Elev. Co									6,246,349	4,401,579	15,940,691
Fort-William Elev. Co									8,824,055	7,538,629	27,315,883
Black & Muirhead					195,838	759,084	2,052,841				
Davidson & Smith					194,169	55,782	193,770				
G. T. Pacific					3,197	7,539,343	12,457,855	21,016,765	26,524,684	12,181,186	39,537,084
Grain Growers' Grain Co								16,407,638	16,709,018	10,452,588	27,847,214
Total—Fort-William	47,894,349	51,355,569	35,233,410	50,591,298	64,240,639	56,645,369	97,238,531	117,986,504	145,438,645	68,730,619	244,591,833
Port-Arthur—											
Port-Arthur Elev. Co	11,728,170	21,020,341	16,746,750	24,115,658	31,215,287	25,556,607	33,318,790	37,657,668	39,881,235	16,695,558	58,722,999
D. Horn & Co	3,450,754	3,855,281	2,796,891	3,022,039	3,255,174	1,921,324	3,941,824	2,917,890	2,104,061	440,767	3,014,349
Thunder Bay Elev. Co					6,720,066	6,864,474	9,637,795	10,804,529		4,590,728	14,636,699
National Elev. Co					4,437	1,340,243	2,962,734			8,255,724	
Dominion Government Elev									10,175,271		33,738,514
Total—Port-Arthur	15,178,924	24,875,622	19,543,641	27,137,697	41,194,964	35,682,648	49,861,143	51,380,087	52,160,567	29,982,777	110,112,561
Transcona—C. P. R.								282,073			
Grand total	63,073,273	76,231,191	54,777,051	77,728,995	105,435,603	92,328,017	147,099,674	169,648,664	197,599,212	98,713,396	354,704,394

Y compris C. P. R. Elevator Transcona 1912–13.

RELEVÉ n° 4—Relevé comparatif du nombre de wagons et des quantités de chaque d'inspection de l'Ouest; de même que le nombre de wagons transportés par les che

—	Année de récolte 1910.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1911.	Pour cent de chaque classe.	Année de récolte 1912.
	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.
Blé de printemps—					
N° 1 dur	282	0·32	11	0·01	4
N° 1 du nord	33,420	37·99	13,252	16·51	3,909
N° 2 "	31,844	36·20	27,326	34·03	19,281
N° 3 "	12,252	13·93	21,760	27·10	31,525
N° 4	2,618	2·98	8,198	10·20	21,793
Fourrager	30	0·03	450	0·56	8,471
N° 1 rejeté, carié	2,324	2·64	1,133	1·42	453
N° 2 "	1,918	2·18	1,014	1·26	634
Hors type	484	0·55	1,077	1·34	16,401
Rejeté	2,000	2·27	1·065	1·32	4,240
Condamné	124	0·15	75	0·09	388
N° 5	479	0·54	2,861	3·56	11,306
N° 6	177	0·20	2,075	2·59	13,647
Fourrager n° 2					
Californie n° 3			2		
Dur Fife blanc	3	0·02		0·01	2
Pas de classe établie	18		5		2
Criblures					
Total, blé de printemps. Wagons	87,973	100·00	80,304	100·00	132,056
Boisseaux	93,691,245		86,326,800		141,960,200
Blé d'hiver—					
BN° 1 Alberta rouge	54	4·66	76	6·32	20
N° 2 " "	301	26·03	470	39·10	211
N° 3 " "	379	32·79	353	29·37	1,609
M° 4 " "					
N° 5 " "	5		1		
N° 1 blanc d'hiver	3	1·90	7	2·08	2
N° 2 " "	5		17		17
N° 3 " "	9		4		6
N° 4 " "	4				
N° 1 mélangé d'hiver	8	1·22	4	1·16	1
N° 2 " "	2				
N° 3 " "	22	1·90	4		20
N° 1 rejeté	8	70	2		15
N° 2 "	4	·61	5	1·58	148
Hors type	3		14		6
Rejeté					
Fourrager					
N° 2 fourrager	220	19·03	162	13·47	1,057
N° 4	129	11·16	83	6·92	588
N° 5					
N° 6 carrié					
Total, blé d'hiver Wagons	1,156	100·00	1,202	100·00	3,700
Boisseaux	1,231,140		1,292,150		3,977,500
Total, blé Wagons	89,129		81,506		135,756
Boisseaux	94,922,385		87,618,950		145,937,700
voine—					
Extra n° 1			1	2·87	124
N° 1 Canada-ouest	1,387	7·55	398		
N° 2 " "	12,755	69·30	7,407	53·40	6,988
N° 3 " "	1,549	8·43	1,167	8·41	2,150
N° 2 blanche					
N° 3 "					
N° 1 mélangée					
N° 2 "	66	0·36	23		
N° 3 "				0·24	26
N° 1 noire	3	0·02	4		
N° 2 2			6		

espèce et classe de grain, avec le pourcentage de chaque classe, inspectés dans la division mins de fer sous-mentionnés, pendant les années de récolte terminées le 31 août.

Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1913.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1914.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1915.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1916.	Pour-cent de chaque classe.
Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.
2·96	239	·19	783	0·57	21	·02	2,126	·76
	13,267	10·66	75,684	55·48	16,152	16·88	138,117	49·11
14·60	42,579	34·22	36,788	26·97	32,735	34·20	49,110	17·46
23·87	29,931	24·04	9,202	6·75	23,057	24·09	36,497	12·98
16·50	6·223	5·00	†1,921	1·41	12,074	12·61	16,833	5·98
6·43	371	·30	34	0·02	91	·10	357	·13
0·83	140	·12	4,209	3·09	1,080	1·13	3,320	1·18
	1,200	·97						
12·42	24,049	19·33	1,109	0·81	3,742	3·91	21,605	7·68
3·21	3,584	2·88	5,758	4·23	2,768	2·89	6,016	2·13
0·28	27	·02	135	0·09	60	·06	82	·03
8·56	1,490	1·19	495	0·36	3,260	3·41	5,491	1·95
10·34	1,163	·91	230	·17	656	·69	1,630	·58
	2							
	5	·04	4		1		7	
	32		13	0·01	1		1	·03
	142	·13	53	0·04	12	·01	87	
			1					
100·00	124,444	100·00	136,419	100·00	95,710	100·00	281,279	100·00
	139,999,500		156,881,850		107,673,750		337,534,800	
0·54	136	8·92	45	4·58	75	34·72	1	8·36
5·70	539	35·35	527	53·55	88	40·74	61	65·37
43·49	426	27·92	302	30·70	43	19·91	485	9·97
					3	1·39	74	
							8	1·08
	3	19	55	5·60	2	92	4	
	3		11	1·12	2	92		
0·70	12	1·97	16	1·63			1	·94
	15		10	1·01			2	
			4	0·40				
			2	0·20	2	92		
0·94							1	
			1	0·20				12·27
4·16	58	3·81			1	48	90	
	9	59	1				9	1·21
28·57	209	13·70						
15·90	115	7·55	10	1·01				
							1	·80
							5	
100·00	1,525	100·00	984	100·00	216	100·00	742	100·00
	1,715,625		1,131,600		243,000		890,400	
	125,969		137,403		95,926		282,021	
	141,715,125		158,013,450		107,916,750		338,425,200	
0·44			5	0·01	1		1	·60
	41	15	275	0·80	77	·41	337	
24·98	11,459	37·35	18,883	54·80	5,842	30·97	28,045	49·50
7·69	2,453	8·01	8,403	24·39	3,627	19·23	10,544	18·61
0·09	8	03	11	0·03	7	·04	3	·01

RELEVÉ n° 4—Relevé comparatif du nombre de wagons et des quantités de chaque d'inspection de l'Ouest; de même que le nombre de wagons transportés par les che

	Année de récolte 1910.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1911.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1912.
	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.
Avoine—*Fin.*					
Fourragère, extra n° 1	1,209	6·58	2,654	19·14	7,174
" n° 1	502	2·73	1,228	8·86	5,215
" n° 2	395	2·15	458	3·30	1,610
Rejetée	412	2·25	449	3·25	861
Hors type	104	0·57	63	0·44	3,623
Condamnée	1	0·66	11	0·09	198
Grain mélangé	.....	.....	.....	.....	.....
Total, avoine ..... Wagons	18,392	100·00	13,869	100·00	27,969
Boisseaux	34,944,800	.....	26,351,100	.....	53,141,100
Orge—					
N° 2	.....	.....	8	0·56	.....
" 3 extra	48	1·24	4		14
" 3	2,347	60·40	1,327	62·33	2,921
" 4	1,152	29·64	563	26·45	1,365
Rejetée	293	7·54	169	7·94	350
Hors type	29	0·75	19	0·89	263
Fourragère	16	0·40	38	1·83	331
Condamnée	1	0'03	1		7
Criblures	.....	.....	.....	.....	.....
Total, orge ..... Wagons	3,886	100·00	2,129	100·00	5,251
Boisseaux	4,663,200	.....	2,554,800	.....	6,301,200
Graine de lin—					
N° 1 Manitoba N.-O	3,238	90·68	2,707	84·17	1,181
" 1 Manitoba	231	6·47	374	11·64	2,191
" 2 C.C	.....	.....	.....	.....	.....
" 3 C.O	.....	.....	.....	.....	.....
Rejetée	56	1·57	117	3·64	2,892
Hors type	39	1·09	7	·22	313
Condamnée	7	0·19	11	·33	613
Total, graine de lin ..... Wagons	3,571	100·00	3,216	100·00	7,190
Boisseaux	3,571,000	.....	3,216,000	.....	7,190,000
Seigle—					
N° 1 C.O	18	94·74	2	11·77	1
" 2 C.O	1	5·26	15	88·23	21
" 3	.....	.....	.....	.....	.....
Hors type	.....	.....	.....	.....	8
Rejetée	.....	.....	.....	.....	5
Total, seigle ..... Wagons	19	100·00	17	100·00	35
Boisseaux	22,800	.....	19,400	.....	42,000
Maïs ..... Wagons	.....	.....	.....	.....	.....
Boisseaux	.....	.....	.....	.....	.....
Epeautre—					
Rejetée ..... Wagons	.....	.....	.....	.....	.....
Boisseaux	.....	.....	.....	.....	.....
Criblures ..... Wagons	.....	.....	.....	.....	.....
Boisseaux	.....	.....	.....	.....	.....

espèce et classe de grain, avec le pourcentage de chaque classe, inspectés dans la division mins de fer sous-mentionnés, pendant les années de récolte terminées le 31 août—*Suite.*

Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte. 1913.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte, 1914.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte, 1915.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte, 1916.	Pour-cent de chaque classe.
Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.	Nomb.	Pour-cent.
25·65	5,508	17·97	1,201	3·49	2,090	11·08	3,027	5·32
18·65	2,807	9·15	380	1·10	2,371	12·57	1,477	2·61
5·75	1,462	4·77	3,130	9·08	1,790	9·49	4,940	8·71
3·08	425	1·39	564	1·64	718	3·81	1,037	1·83
12·96	6,310	20·59	645	1·87	2,174	11·53	6,526	11·52
0·71	41	·15	52	0·15	17	·09	20	·04
.....	134	·44	911	2·64	148	·78	705	1·25
100·00	30,648	100·00	34,460	100·00	18,862	100·00	56,662	100·00
.....	59,763,600	.....	67,197,000	.....	35,837,800	.....	116,157,100	.....
.....	2	·02	10	0·09	.....	.....	2	.....
0·26	115	1·00	779	6·67	104	2·73	195	2·00
55·62	5,920	51·89	5,563	47·65	1,242	32·60	4,741	48·32
26·00	2,914	25·54	3,256	27·89	1,424	37·38	2,451	24·98
6·67	646	5·66	1,637	14·02	246	6·46	536	5·47
5·02	1,470	12·88	103	0·88	477	12·52	1,617	16·48
6·31	247	2·16	308	2·64	316	8·29	265	2·70
0·12	6	·06	18	0·16	1	·02	3	.....
.....	90	·79	1				2	·05
100·00	11,410	100·00	11,675	100·00	3,810	100·00	9,812	100·00
.....	14,833,000	.....	15,761,250	.....	4,953,000	.....	13,246,200	.....
*16·43	*15,757	74·92	*12,074	94·24	*3,250	83·24	*4,790	94·96
†30·47	†3,454	16·42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	465	3·63	526	13·47	132	2·62
.....	911	4·34	68	0·53	67	1·72	67	1·32
†40·22	‡99	·47	96	0·75	28	·72	38	·75
4·35	781	3·72	98	0·76	32	·82	18	·35
8·53	28	·13	11	0·09	1	·03	.....	.....
100·00	21,030	100·00	12,812	100·00	3,904	100·00	5,045	100·00
.....	22,081,500	.....	14,093,200	.....	4,001,600	.....	5,801,750	.....
62·85	.....	.....	7	8·43	1	·81	.....	.....
	10	62·50	66	79·52	102	82·93	80	50·31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37·15	1	37·50	.....	.....	12	9·76	11	6·92
	5	.....	10	12·05	8	6·50	68	42·77
100·00	16	100·00	83	100·00	123	100·00	159	100·00
.....	16,000	.....	83,000	.....	123,000	.....	159,000	.....
.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	2,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	2	.....
.....	.....	.....	1,000	.....	.....	.....	2,000	.....
.....	.....	.....	298	.....	206	.....	338	.....
.....	.....	.....	298,000	.....	206,000	.....	338,000	.....

RELEVÉ n° 4—Relevé comparatif du nombre de wagons et des quantités de chaque d'inspection de l'Ouest; de même que le nombre de wagons transportés par les che

		Année de récolte, 1911.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte, 1912.
		Nomb.	Pour-cent.	Nomb.
Récapitulation.		1911.		1912.
Grain—				
Blé	Wagons	81,506	80·91	135,756
	Boisseaux	87,618,950	.....	145,937,700
Avoine	Wagons	13,869	13·77	27,969
	Boisseaux	26,351,100	.....	53,141,100
Orge	Wagons	2,129	2·12	5,251
	Boisseaux	2,554,800	.....	6,301,200
Graine de lin	Wagons	3,216	3·19	7,190
	Boisseaux	3,216,000	.....	7,190,000
Seigle	Wagons	17	0·01	35
	Boisseaux	.....	.....	42,000
Epeautre	Wagons	19,400	.....	.....
	Boisseaux	.....	.....	.....
Criblures	Wagons	.....	.....	.....
	Boisseaux	.....	.....	.....
Total, grain	Wagons	100,737	100·00	176,201
	Boisseaux	119,760,250	.....	212,612,000
SOMMAIRE PAR CHEMINS				
Canadian Pacific Railway		57,615	57·22	96,266
Canadian Pacific Railway, Calgary		4,280	4·24	6,524
Canadian Northern Railway		30,675	30·44	53,692
Great Northern Railway, Duluth		1,199	1·20	7,505
Grand Trunk Pacific		6,968	6·90	12,214
Total		100,737	100·00	176,201

*N° 1, N.C.O.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

espèce et classe de grain, avec le pourcentage de chaque classe, inspectés dans la division mins de fer sous-mentionnés, pendant les années de récolte terminées le 31 août—*Fin.*

Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1913.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1914.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1915.	Pour-cent de chaque classe.	Année de récolte 1916.	Pour-cent de chaque classe.
Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.
	1913.		1914.		1915.		1916.	
77·05	125,969	66·62	137,403	69·84	95,926	78·09	282,021	79·65
.....	141,715,125	.....	158,013,450	.....	107,916,750	.....	338,425,200	.....
15·87	30,648	16·19	34,460	17·51	18,862	15·36	56,669	16·00
.....	59,763,600	.....	67,197,000	.....	35,837,800	.....	116,157,100	.....
2·98	11,410	6·03	11,675	5·94	3,810	3·10	5,812	2·80
.....	14,833,000	.....	15,761,250	.....	4,953,000	.....	13,246,200	.....
4·08	21,030	11·12	12,812	6·52	3,904	3·18	5,045	1·42
.....	22,081,500	.....	14,093,200	.....	4,001,600	.....	5,801,750	.....
0·02	16	·03	83	0·04	123	·10	159	0·04
.....	16,000	.....	83,000	.....	123,000	.....	159,000	.....
.....	2	·01	1	.....	.....	.....	2	.....
.....	2,000	.....	1,000	0·15	.....	.....	2,000	.....
.....	.....	.....	298	.....	206	·17	338	0·09
.....	.....	.....	298,000	.....	206,000	.....	338,000	.....
100·00	189,075	100·00	196,732	100·00	122,831	100·00	354,039	100·00
.....	238,411,225	.....	255,446,900	.....	153,038,150	.....	474,129,250	.....

DE FER.

54·64	101,660	53·76	104,727	53·24	61,381	49·97	192,114	54·26
3·72	9,844	5·21	6,513	3·31	6,625	5·40	7,236	2·05
30·48	53,825	28·46	60,259	30·63	38,792	31·58	108,862	30·75
4·22	6,205	3·29	3,330	1·69	1,387	1·13	5,232	1·48
6·94	17,541	9·28	21,903	11·13	14,646	11·92	40,595	11·46
100·00	189,075	100·00	196,732	100·00	122,831	100·00	354,039	100·00

†N° 2, C.O. ‡N° 3, C.O. ‡‡Epeautre.

RELEVÉ (n° 4a) donnant le nombre de wagons et de cargaisons et les quantités de grain inspectés dans la division d'inspection de l'Est, pendant les années de récolte sous-mentionnées.

Année de récolte terminée le 31 août.	Année de récolte 1911-12.			Année de récolte 1912-13.			Année de récolte 1913-14.			Année de récolte 1914-15.			Année de récolte 1915-16.		
	Wagons Nomb.	Cargaisons. Nomb.	Quantité.	Wagons Nomb.	Cargaisons. Nomb	Quantité. Boiss.	Wagons Nomb.	Cargaisons. Nomb.	Quantité. Boiss.	Wagons Nomb.	Cargaisons. Nomb.	Quantité. Boiss.	Wagons Nomb.	Cargaisons. Nomb.	Quantité. Boiss.
Blé	776	11	1,024,478	92	3	188,595	157	27	1,921,661	317	15	1,309,074	726	14	1,890,850
Maïs	155	37	1,358,672	77	5	168,161	137	.....	135,517	186	.....	175,829	94	20	150,879
Avoine	558	.....	741,995	350	39	2,036,986	472	.....	770,479	1,948	9	3,121,563	2,168	4	3,223,195
Orge	364	.....	445,334	84	3	198,582	126	.....	154,188	209	.....	258,704	352½	.....	435,649
Seigle	7	.....	6,238	20	9	295,634	19	3	96,800	171	6	270,249	595	49	851,251
Pois	84	.....	74,587	3	.....	2,600	13	.....	10,614	10	.....	9,430	18	.....	15,310
Sarrasin	108	2	128,694	266	.....	324,558	121	.....	133,000	303	.....	348,719	394	.....	485,047
Totaux	2,052	50	3,779,998	892	59	3,215,116	1,045	30	3,222,259	3,144	30	5,493,568	4,347½	87	7,052,181

N° 5—Relevé du nombre de vaisseaux et de wagons inspectés par districts, dans la division d'inspection de l'est, avec les quantités totales de chaque espèce de grain et les grands totaux pour la division durant l'année terminée le 30 juin 1906, les neuf mois terminés le 31 mars 1907 et les exercices terminés le 31 mars 1908, 1909, 1910, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Année terminée le 31 mars 1916.	Kingston.			Peterborough.			Toronto.			Montréal.			Total, division.		
	Wagons.	Navires.	Quantité.	Wagons.	Navires.	Quantité.	Wagons.	Navires.	Quantité.	Wagons.	Navires.	Quantité.	Wagons.	Navires.	Quantité.
	Nombre.	Nomb.	Boiss.	Nombre.	Nomb.	Boiss.	Nombre.	Nomb.	Boiss.	Nombre.	Nomb.	Boiss.	Nombre.	Nomb.	Boiss.
Blé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	377	.....	376,777	212	17	1,412,246	589	17	1,789,023
Maïs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	18,252	122	.....	112,321	140	.....	130,573
Avoine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	904	.....	1,376,546	1,168	6	1,723,965	2,072	6	3,100,511
Orge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	258	.....	322,367	32	.....	30,220	290	.....	352,587
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	339	.....	374,782	156	1	179,157	495	1	553,939
Pois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	.....	14,944	1	.....	400	18	.....	15,344
Sarrasin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	272	.....	339,747	111	.....	127,508	383	.....	467,255
" réinspection	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux, 1915–16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,185	.....	2,823,415	1,802	24	3,585,817	3,987	24	6,409,232
Totaux, 1905–6	133	23	542,013	598	.....	610,092	3,137	116	5,017,593	1297	257	6,707,687	5,165	396	12,877,385
Totaux, 1906–1907 (9 mois)	98	13	332,767	574	.....	762,010	2,744	95	5,038,686	975	127	3,848,329	4,391	235	9,981,792
Totaux, 1907–1908	42	17	276,811	834	.....	1,034,390	1,612	70	2,811,794	838	192	5,643,351	3,326	279	9,766,346
Totaux, 1908–09	114	1	153,246	1,035	.....	1,307,354	4,722	160	6,957,651	557	97	3,722,797	6,428	258	12,141,048
Totaux, 1909–10	76	3	119,621	484	.....	602,026	1,644	21	2,117,814	922	50	2,445,240	3,126	74	5,284,701
Totaux, 1910–11	103	7	153,652	426	.....	495,363	2,084	14	2,304,646	714	123	4,301,306	3,327	144	7,254,967
Totaux, 1911–12	53	5	104,837	353	.....	367,583	2,325	3	2,561,900	533	154	5,934,500	3,264	162	8,968,820
Totaux, 1912–13	12	.....	15,826	335	.....	408,151	1 531	Bin	3,000 657,604	126	56	2,210,443	1 1,004	Bin 56	3,000 3,292,024
Totaux, 1913–14	1	.....	1,000	156	.....	177,796	670	.....	874,566	124	15	453,777	951	15	1,507,139
Totaux, 1914–15	.....	.....	.....	144	.....	177,504	1,341	.....	1,761,298	1,230	46	4,674,160	2,715	46	6,612,962
Totaux, 1915–16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,185	.....	2,823,415	1,802	24	3,585,817	3,987	24	6,409,232

N° 6—NOMBRE total des wagons inspectés à Winnipeg et autres points de l'ouest avec les quantités totales de chaque espèce de grain pour les dix-sept années ci-dessous énumérées.

Année de récolte terminée le 31 août.	Blé.		Avoine.		Orge.		Lin.		Seigle.	
	Nombre de wagons.	Quantité.	Nombre de wagons.	Quantité.	Nombre de wagons.	Quantité.	Nombre de wagons.	Quantité.	Nombre de wagons.	Quantité.
		Boiss.		Boiss.		Boiss.		Boiss.		Boiss.
1900	31,637	26,258,710	763	915,600	102	102,000	73	60,590	.....	.....
1901	14,886	12,355,380	448	537,600	28	28,000	43	35,690	.....	.....
1902	53,708	45,651,800	3,338	4,005,600	308	308,000	146	131,400	.....	.....
1903	51,833	51,833,000	2,036	3,054,000	471	565,200	655	655,000	.....	.....
1904	38,473	40,396,650	1,129	1,693,500	161	193,200	536	536,000	.....	.....
1905	37,892	39,786,600	1,824	2,736,000	390	468,000	290	290,000	.....	.....
1906	61,542	64,619,100	5,768	8,652,000	1,357	1,628,400	503	503,000	8	9,600
1907	68,356	73,140,920	9,957	14,935,500	2,263	2,715,600	908	908,000	22	26,400
1908	50,847	53,389,350	9,312	16,761,600	2,196	2,635,200	1,617	1,617,000	10	10,000
1909	70,529	74,055,450	12,220	21,996,000	2,983	3,579,600	2,208	2,208,000	17	20,400
1910	89,129	94,922,385	18,392	34,944,800	3,886	4,663,200	3,571	3,571,000	19	22,800
1911	81,506	87,618,950	13,869	26,351,100	2,129	2,554,800	3,216	3,216,000	17	20,400
1912	135,756	145,937,700	27,969	53,141,100	5,251	6,301,200	7,190	7,190,000	35	42,000
1913	125,969	141,715,125	30,648	59,763,600	11,410	14,833,000	21,030	22,081,500	Maïs 2 16	2,000 16,000
1914	137,403	158,013,450	34,460	67,197,000	11,675	15,761,250	12,812	14,093,200	Maïs 1 Seigle 83 Sem. 298	1,000 83,000 298,000
1915	95,926	107,916,750	18,862	35,387,800	3,810	4,953,000	3,904	4,001,600	123	12,300
1916	282,021	338,425,200	56,662	116,157,100	9,812	13,246,200	5,045	5,801,750	Epeau. 2 159 Crib. 338	2,000 159,000 338,000
La capacité moyenne des wagons en 1916 est de.	1,200 boisseaux.		2,050 boisseaux.		1,350 boisseaux.		1,150 boisseaux.		1,000 boisseaux.	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

RELEVÉ N° 7—Nombre de wagons et quantité de chaque espèce de grain inspecté sur les chemins de fer sous-mentionnés par provinces, pour l'année de récolte terminée le 31 août 1916, dans la division d'inspection de l'ouest.

Manitoba.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Criblures.	Epeaut.	Total.
	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons.	Wagons	Wagons.	Wag	Wagons.
C.P.R.	28,971	7,268	2,394	131	9	105	2	38,880
C.N.R.	23,518	5,344	2,437	58	5	31	.....	31,393
G.T.P.	2,785	590	168	8	1	17	.....	3,569
G.N.R.	2,754	221	260	34	29	.....	.....	3,298
Total....Wagons	58,028	13,423	5,259	231	44	153	2	77,140
Boiss..	69,633,600	27,517,150	7,099,650	265,650	44,000	153,000	2,000	104,713,050
Saskatchewan.								
C.P.R.	94,022	8,438	1,173	2,503	11	128	.....	106,275
C.N.R.	48,098	10,475	1,077	1,156	5	16	.....	60,827
G.T.P.	25,432	5,221	320	317	1	6	.....	31,297
G.N.R.	986	209	17	19	9	.....	.....	1,240
Total....Wagons	168,538	24,343	2,587	3,995	26	150	.....	199,639
Boiss..	202,245,600	49,903,150	3,492,450	4,594,250	26,000	150,000	.....	260,411,450
Alberta.								
C.P.R.	27,309	9,005	705	393	1	24	.....	37,437
" Calgary.	3,807	2,638	706	15	66	4	.....	7,236
C.N.R.	7,819	3,446	309	67	2	6	.....	11,649
G.T.P.	2,614	2,151	174	11	7	.....	.....	4,957
G.N.R.	612	68	5	2	7	.....	.....	694
Total....Wagons	42,161	17,308	1,899	488	83	34	....	61,973
Boiss..	50,593,200	35,481,400	2,563,650	561,200	83,000	34,000	.....	89,316,450

RÉCAPITULATION—PAR PROVINCES.

Manitoba..	58,028	13,423	5,259	231	44	153	.. .	77,140
Saskatchewan	168,538	24,343	2,587	3,995	26	150	....	199,639
Alberta.	42,161	17,308	1,899	488	83	34	.....	61,973
Grand total Wag.	268,727	55,074	9,745	4,714	153	337	2	338,752
Boiss.	322,472,400	112,901,700	13,155,750	5,421,100	153,000	337,000	2,000	454,442,950

N° 8—Relevé donnant le nombre des wagons et quantité de chaque espèce de grain inspecté sur les chemins de fer sous-mentionnés durant l'année de récolte terminée le 31 août 1916, dans la division d'inspection de l'ouest.

		Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Criblures.	Epeaut.	Total.
C.P.R. . .	Wagons.	150,302	24,711	4,272	3,027	21	257	2	182,592
	Boiss . . .	180,362,400	50,657,550	5,767,200	3,481,050	21,000	257,000	2,000	240,548,200
C.P.R.—									
Calgary Est	Wagons	2,861	1,270	496	9	39	2	.....	4,677
	Boiss. . .	3,433,200	2,603,500	669,600	10,350	39,000	2,000	.....	6,757,650
Ouest	Wagons	309	312	42	4	8	....	.....	675
	Boiss . .	370,800	639,600	56,700	4,600	8,000	.. . .	.....	1,079,700
Calgary	Wagons	637	1,056	168	2	19	2	.....	1,884
	Boiss. . .	764,400	2,164,800	226,800	2,300	19,000	2,000	.....	3,179,300
Total .... Calgary . .	Wagons	3,807	2,638	706	15	66	4	.....	7,236
	Boiss. . .	4,568,400	5,407,900	953,100	17,250	66,000	4,000	.....	11,016,650
C.N.R. . .	Wagons	79,435	19,265	3,823	1,281	12	53	.....	103,869
	Boiss. . .	95,322,000	39,493,250	5,161,050	1,473,150	12,000	53,000	.....	141,514,450
G.T.P. . .	Wagons	30,831	7,962	662	336	9	23	.....	39,823
	Boiss. . .	36,997,200	16,322,100	893,700	386,400	9,000	23,000	.....	54,631,400
G.N.R. Duluth	Wagons	4,352	498	282	55	45	....	.....	5,232
	Boiss. . .	5,222,400	1,020,900	380,700	63,250	45,000	.....	.....	6,732,250
Total . . .	Wagons	268,727	55,074	9,745	4,714	153	337	2	338,752
	Boiss. . .	322,472,400	112,901,700	13,155,750	5,421,100	153,000	337,000	2,000	454,442,950

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 9—RELEVÉ donnant le nombre des expertises faites sur les wagons de grain à Winnipeg, durant les années de récolte terminées le 31 août 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Mois et année.	Total des wagons inspectés.	Nombre d'expertises.	Classement de l'inspecteur maintenu.	Classement de l'inspecteur changé.
Septembre 1907	2,381	2	2	.....
Octobre 1907	10,641	46	31	15
Novembre 1907	12,786	31	23	8
Décember 1907	10,019	17	9	8
Janvier 1908	5,740	27	20	7
Fevrier 1908	3,995	33	21	12
Mars 1908	4,972	47	34	13
Avril 1908	4,152	45	34	11
Mai 1908	2,125	22	18	4
Juin 1908	3,398	34	26	8
Juillet 1908	2,658	6	6	.....
Août 1908	1,115	7	5	2
Totaux	63,982	317	229	88
Septembre 1908	11,018	23	23	.....
Octobre 1908	16,812	48	38	10
Novembre 1908	21,068	53	38	15
Décembre 1908	10,918	37	29	8
Janvier 1909	3,374	21	14	7
Févaier 1909	3,765	14	10	4
Mars 1909	7,668	37	30	7
Avril 1909	5,637	30	21	9
Mai 1909	1,930	1	1	.....
Juin 1909	2,784	7	3	4
Juillet 1909	2,129	5	4	1
Août 1909	854	.....	.....	.....
Totaux	87,957	276	211	65
Septembre 1909	17,365	13	8	5
Octobre 1909	23,219	22	17	5
Novembre 1909	19,438	42	26	16
Décembre 1909	9,726	10	5	5
Janvier 1910	5,510	10	7	3
Février 1910	5,123	12	5	7
Mars 1910	7,507	13	5	8
Avril 1910	7,535	18	14	4
Mai 1910	5,465	2	.....	2
Juin 1910	4,920	1	.....	1
Juillet 1910	5,191	6	4	2
Août 1910	3,998	3	1	2
Totaux	114,997	152	92	60
Septembre 1910	12,938	13	11	2
Octobre 1910	22,421	45	31	14
Novembre 1910	15,798	29	16	13
Décembre 1910	7,967	31	24	7
Janvier 1911	1,890	4	4	.....
Février 1911	3,301	14	10	4
Mars 1911	8,600	41	25	16
Avril 1911	7,024	8	5	3
Mai 1911	4,201	3	.....	3
Juin 1911	6,451	5	5	.....
Juillet 1911	6,828	9	7	2
Août 1911	3,318	2	2	.....
Totaux	100,737	204	140	64

N° 9—RELEVÉ donnant le nombre des expertises faites sur les wagons de grain à Winnipeg, durant les années de récolte, etc.—*Suite.*

Mois et année.	Total des wagons inspectés.	Nombre d'expertises.	Classement de l'inspecteur maintenu.	Classement de l'inspecteur changé.
Septembre 1911	10,565	21	13	8
Octobre 1911	26,642	51	33	18
Novembre 1911	23,657	43	32	11
Décembre 1911	22,137	47	36	11
Janvier 1912	10,807	19	16	3
Février 1912	15,618	18	17	1
Mars 1912	16,757	71	58	13
Avril 1912	14,348	43	35	8
Mai 1912	11,755	46	40	6
Juin 1912	10,848	45	38	7
Juillet 1912	9,711	21	17	4
Août 1912	3,356	14	12	2
Totaux	176,201	439	347	92
Septembre 1912	5,953	8	7	1
Octobre 1912	33,779	21	15	6
Novembre 1912	35,519	33	31	2
Décembre 1912	25,598	24	21	3
Janvier 1913	16,094	41	33	8
Février 1913	11,251	25	23	2
Mars 1913	14,512	22	18	4
Avril 1913	10,005	17	15	2
Mai 1913	14,709	24	19	5
Juin 1913	10,785	15	11	4
Juillet 1913	7,084	11	11	.....
Août 1913	3,786	4	4	.....
Totaux	189,075	245	208	37
Septembre 1913	27,943	11	9	2
Octobre 1913	45,622	22	20	2
Novembre 1913	42,820	38	36	2
Décembre 1913	24,008	41	34	7
Janvier 1914	5,580	6	3	3
Février 1914	3,551	10	9	1
Mars 1914	9,414	8	8	.....
Avril 1914	10,575	17	11	6
Mai 1914	8,919	16	13	3
Juin 1914	8,684	4	2	2
Juillet 1914	5,796	4	3	1
Août 1914	3,814	2	2	.....
Totaux	196,726	179	150	29
Septembre 1914	34,526	27	22	5
Octobre 1914	16,799	26	18	8
Novembre 1914	17,117	45	36	8
Décembre 1914	7,812	9	8	1
Janvier 1915	5,115	6	6	.....
Février 1915	8,111	18	17	1
Mars 1915	11,092	15	13	2
Avril 1915	8,460	23	15	8
Mai 1915	5,786	4	4	.....
Juin 1915	3,467	2	1	1
Juillet 1915	3,070	.....	.....	.....
Août 1915	1,476	2	2	.....
Totaux	122,831	177	142	34

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 9—RELEVÉ donnant le nombre des expertises faites sur les wagons de grain à Winnipeg, durant les années de récolte, etc.—*Fin.*

Mois et année.	Total des wagons inspectés.	Nombre d'expertises.	Classement de l'inspecteur maintenu,	Classement de l'inspecteur changé.
Septembre 1915	27,759	9	9	.....
Octobre 1915	59,927	31	27	4
Novembre 1915	54,883	72	65	7
Décember 1915	42,104	43	40	3
Janvier 1916	11,725	15	14	1
Février 1916	13,239	15	14	1
Mars 1916	22,797	12	10	2
Avril 1916	17,774	10	8	2
Mai 1916	29,131	14	11	3
Juin 1916	25,072	10	8	2
Juillet 1916	30,018	8	7	1
Août 1916	19,610	9	6	3
Totaux	354,039	248	219	29
Calgary.				
Année de récolte 1914–15	6,625	39	28	11
" 1915–16	7,236	74	54	20

N° 10—Relevé du nombre d'expertises faites sur les wagons de grain à Toronto durant les années de récolte terminées le 31 août 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1915.

Mois et année,	Nombre de wagons inpectés.	Nombre d'expertises.	Classement de l'inspecteur maintenu.	Classement de l'inspecteur changé.
Septembre 1909	38	.....	.....	.....
Octobre 1909	220	1	1	.....
Novembre 1909	277	3	1	2
Décembre 1909	273	6	6	.....
Janvier 1910	179	7	3	4
Février 1910	174	1	1	.....
Mars 1910	133	.....	.....	.....
Avril 1910	113	.....	.....	.....
Mai 1910	65	.....	.....	.....
Juin 1910	70	1	.....	1
Juillet 1910	37	1	.....	1
Août 1910	40	1	1	.....
Totaux	1,619	21	13	8
Septembre 1910	29	2	1	1
Octobre 1910	112	14	6	8
Novembre 1910	182	1	1	.....
Décembre 1910	290	1	.....	1
Janvier 1911	359	3	1	2
Février 1911	287	2	2	.....
Mars 1911	392	9	6	3
Avril 1911	142	3	1	2
Mai 1911	90	1	.....	1
Juin 1911	155	1	.....	1
Juillet 1911	253	4	1	3
Août 1911	533	2	1	1
Totaux	2,824	43	20	23
Septembre 1911	333	4	4	.....
Octobre 1911	298	3	2	1
Novembre 1911	185	.....	.....	.....
Décembre 1911	93	2	2	.....
Janvier 1912	57	.....	.....	.....
Février 1912	116	.....	.....	.....
Mars 1912	70	1	.....	1
Avril 1912	43	.....	.....	.....
Mai 1912	17	.....	.....	.....
Juin 1912	8	.....	.....	.....
Juillet 1912	9	.....	.....	.....
Août 1912	11	.....	.....	.....
Totaux	1,240	10	8	2
Septembre 1912	24	.....	.....	.....
October 1912	67	.....	.....	.....
Novembre 1912	84	.....	.....	.....
Décembre 1912	74	1	.....	1
Janvier 1913	77	.....	.....	.....
Février 1913	57	.....	.....	.....
Mars 1913	60	4	2	2
Avril 1913	25	1	.....	1
Mai 1913	31	.....	.....	.....
Juin 1913	16	.....	.....	.....
Juillet 1913	10	.....	.....	.....
Août 1913	15	.....	.....	.....
Totaux	540	6	2	4

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 10—RELEVÉ du nombre d'expertises faites sur les wagons de grain à Toronto durant les années de récolte terminées le 31 août 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916—*Fin.*

Mois.	Montant total des wagons inspectés.	Nombre d'expertises.	Classement de l'inspecteur maintenu.	Classement de l'inspecteur changé.
Septembre 1913	82	.....	.....	.....
Octobre 1913	125	3	1	2
Novembre 1913	97	.....	.....	.....
Décembre 1913	107	4	1	3
Janvier 1914	67	.....	.....	.....
Février 1914	55	.....	.....	.....
Mars 1914	39	.....	.....	.....
Avril 1914	43	4	1	3
Mai 1914	25	1	1	.....
Juin 1914	21	1	1	.....
Juillet 1914	12	.....	.....	.....
Août 1914	17	.....	.....	.....
Totaux	690	13	5	8
Septembre 1914	73	1	.....	1
Octobre 1914	118	1	1	.....
Novembre 1914	170	.....	.....	.....
Décembre 1914	280	2	1	1
Janvier 1915	311	1	.....	1
Février 1915	117	1	1	.....
Mars 1915	114	.....	.....	.....
Avril 1915	154	3	2	1
Mai 1915	111	1	1	.....
Juin 1915	77	.....	.....	.....
Juillet 1915	75	.....	.....	.....
Août 1915	59	1	1	.....
Totaux	1,659	11	7	4
Septembre 1915	60	1	1	.....
Octobre 1915	82	.....	.....	.....
Novembre 1815	235	8	3	5
Décembre 1915	371	4	3	1
Janvier 1916	306	8	2	6
Février 1916	381	.....	.....	.....
Mars 1916	278	4	2	2
Avril 1916	232	5	1	4
Mai 1916	47½	4	3	1
Juin 1916	22	3	2	1
Juillet 1916	9	2	2	.....
Août 1916	2	.....	.....	.....
Totaux	2,025½	39	19	20

N° 11—Relevé comparatif du grain reçu aux élévateurs de tête de ligne, Fort-William et Port-Arthur, pour les récoltes de 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915.

Année de récolte terminée le 31 août.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Totaux.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1901	5,959,920	1,394	.....	7,675	7,225,077
A Duluth	1,256,088				
1902	30,141,536	1,237,557	56,769	10,726	38,738,249
A Duluth	7,291,661				
1903	41,302,474	1,625,623	348,909	167,537	44,884,252
A Duluth	1,439,709				
1904	32,080,627	193,501	101,425	462,053	32,837,606
1905	31,508,617	832,664	259,310	169,761	32,770,352
1906	56,056,560	6,278,449	1,001,298	392,000	63,728,307
1907	60,553,693	13,012,106	1,869,181	796,191	76,231,171
1908	40,689,868	10,657,172	1,914,296	1,515,694	54,777,030
1909	58,088,727	15,031,400	2,498,174	2,110,668	77,728,969
				Seigle 4,999	
1910	72,285,601	26,483,516	3,300,676	3,360,800	105,435,592
				Seigle 5,236	
1911	70,131,871	17,777,080	1,536,500	2,877,330	92,328,017
				Seigle 10,204	
1912	108,192,739	29,459,591	3,482,689	5,954,451	147,099,674
1913	107,494,757	34,482,918	9,868,774	17,999,403	169,845,852
				Seigle 13,002	
1914	133,737,205	41,455,152	10,576,310	12,425,544	198,207,213
1915	75,715,606	17,189,298	2,624,081	3,179,925	98,713,396
				Seigle 4,486	
1916	275,716,261	74,531,578	9,888,659	6,196,094	366,332,592

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 12—RELEVÉ comparatif donnant la quantité de chaque sorte de grain expédié de Fort-William et Port-Arthur pour les années de récolte ci-dessous énumérées.

Année de récolte terminée le 31 août.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Totaux.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1900–01	6,468,511	.....	.....	.....	.....	6,468,511
1901–02	28,148,728	1,135,733	52,185	10,726	.....	29,347,372
1902–03	41,487,536	1,619,487	322,377	115,446	.....	43,544,846
1903–04	31,384,151	286,446	67,471	282,013	.....	32,020,081
1904–05	29,669,107	767,933	265,002	271,296	.....	30,973,338
1905–06	55,509,720	5,721,815	959,546	456,928	.....	62,648,009
1906–07	54,849,649	12,744,736	1,839,177	753,307	9,010	70,195,879
1907–08	47,521,490	11,096,405	1,971,938	1,514,644	3,036	62,107,513
1908–09	58,193,198	15,048,353	2,490,679	2,033,334	.....	77,765,564
1909–10	72,266,424	22,630,679	3,010,566	3,555,194	5,675	101,468,538
1910–11	70,336,459	19,937,902	1,635,231	2,880,067	1,893	94,791,552
1911–12	106,933,174	27,783,572	3,241,590	5,587,580	11,607	143,557,523
1912–13	108,660,217	33,735,035	9,999,557	16,410,275	.....	168,805,084
1913–14	133,798,008	43,633,361	10,863,305	12,062,693	10,380	200,367,747
1914–15	78,919,402	17,121,890	2,649,561	4,413,424	3,579	103,107,856
1915–16	266,860,317	70,155,858	9,510,883	5,168,936	.....	351,695,994

N° 13—Relevé donnant les arrivages et expéditions de grain à Fort-William et Port-Arthur pour l'année de récolte terminée le 31 août 1916, en comparaison avec 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915.

ARRIVAGES.

Mois.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Total.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Septembre 1915	13,012,994	475,886	652,300	1,127,070	.....	15,268,250
Octobre 1915	58,728,844	5,549,236	1,540,026	180,617	.....	65,998,723
Novembre 1915	45,307,465	10,978,258	1,310,874	584,507	.....	58,181,104
Décembre 1915	40,474,693	11,354,347	1,840,864	612,970	.....	54,282,874
Janvier 1916	10,953,718	3,184,835	407,081	186,108	.....	14,731,742
Février 1916	3,672,054	1,133,699	219,933	114,142	.....	5,139,828
Mars 1916	8,481,415	2,656,881	343,480	206,169	.....	11,687,945
Avril 1916	7,644,977	2,429,659	241,712	192,337	.....	10,508,685
Mai 1916	21,173,907	6,581,560	595,600	751,350	.....	29,102,417
Juin 1916	27,198,978	10,832,066	636,564	706,891	.....	39,374,499
Juillet 1916	20,273,631	10,124,984	950,386	665,706	.....	32,014,707
Août, 1916	18,793,585	9,230,167	1,149,839	868,227	.....	30,041,818
Total, 1915–16	275,716,261	74,531,578	9,888,659	6,196,094	.....	366,332,592
Année de récolte 1908	40,689,868	10,657,172	1,914,296	1,515,694	.....	54,777,030
Année de récolte 1909	58,088,727	15,031,400	2,498,174	2,110,668	.....	77,728,969
Année de récolte 1910	72,285,601	26,483,516	3,300,676	3,360,800	4,999	105,435,592
Année de récolte 1911	70,131,871	17,777,080	1,536,500	2,877,330	5,236	92,328,017
Année de récolte 1912	108,192,739	29,459,591	3,482,689	5,954,451	10,204	147,099,674
Année de récolte 1913	107,494,757	34,482,918	9,868,774	17,999,403	.....	169,845,852
Année de récolte 1913–14	133,737,205	41,455,152	10,576,310	12,425,544	13,002	198,207,213
Année de récolte 1914–15	75,715,606	17,189,298	2,624,081	3,179,925	4,486	98,713,396

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 13—RELEVÉ donnant les arrivages et expéditions de grain à Fort-William et Port-Arthur pour l'année de récolte, etc.—*Fin.*

EXPÉDITIONS.

Mois.		Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Total.
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Septembre 1915...	Voie fer.	191,893	26,441	9,314	2,340	.....	229,988
	Lacs....	8,624,631	264,054	390,818	265,980	.....	9,545,483
Octobre 1915.....	Voie fer.	411,357	110,652	78,621	3,653	.....	604,283
	Lacs....	47,681,230	3,208,236	1,137,440	654,286	.....	52,681,192
Novembre 1915...	Voie fer.	581,101	297,816	33,862	4,450	.....	917,229
	Lacs....	41,458,519	9,062,136	1,067,623	326,506	.....	51,914,784
Décembre 1915...	Voie fer.	2,466,104	947,333	339,304	126,156	.....	3,878,897
	Lacs....	39,574,970	8,361,453	1,142,739	377,896	.....	49,457,058
Janvier 1916.....	Voie fer.	2,569,288	944,361	218,629	183,199	.....	3,915,477
	Lacs....	513,500	159,800	.....	.....	.....	673,300
Février 1916.....	Voie fer.	2,699,182	632,882	19,308	30,501	.....	3,381,873
	Lacs....	1,326,999	149,250	.....	.....	.....	1,476,249
Mars 1916.....	Voie fer.	3,585,995	2,039,983	42,803	91,230	.....	5,760,011
	Lacs....	22,000	.....	.....	.....	.....	22,000
Avril 1916.....	Voie fer.	4,547,990	1,563,572	14,192	33,771	.....	6,159,525
	Lacs....	12,194,761	2,182,059	102,204	71,645	.....	14,550,669
Mai 1916.....	Voie fer.	764,326	210,668	9,301	46,532	.....	1,030,827
	Lacs....	25,135,091	10,751,412	1,952,000	704,635	.....	38,543,138
Juin 1916.....	Voie fer.	462,378	270,257	12,631	10,111	.....	755,377
	Lacs....	24,472,143	9,656,824	655,206	361,240	.....	35,145,413
Juillet 1916.....	Voie fer.	380,324	524,597	17,950	22,155	.....	945,026
	Lacs....	24,060,282	8,460,533	920,815	902,173	.....	34,343,803
Août 1916.....	Voie fer.	599,336	2,932,121	40,668	14,774	.....	3,586,899
	Lacs....	22,536,997	7,400,318	1,307,455	935,705	.....	32,180,475
Total, année de récolte 1916.....*	Voie fer.	19,259,274	10,500,683	836,583	568,872	.....	31,165,412
	Lacs....	247,601,123	59,656,075	8,676,300	4,600,066	.....	320,533,564
Année de récolte 1908.....	Voie fer.	10,224,540	3,888,695	694,310	300,233	.....	15,107,778
	Lacs....	36,607,299	7,163,801	1,256,166	1,231,609	.....	46,258,875
Année de récolte 1909.....	Voie fer.	8,451,114	2,690,863	516,119	404,313	.....	12,062,409
	Lacs....	49,742,084	12,357,490	1,974,560	1,629,021	.....	65,703,155
Année de récolte 1910.....	Voie fer.	9,119,987	2,471,304	412,141	544,371	2,939	12,550,742
	Lacs....	63,146,437	20,159,375	2,598,425	3,010,823	2,736	88,917,796
Année de récolte 1911.....	Voie fer.	7,594,404	1,444,158	115,419	403,109	.....	9,557,090
	Lacs....	62,742,055	18,493,744	1,519,812	2,476,958	1,893	85,234,462
Année de récolte 1912.....	Voie fer.	19,790,878	7,115,692	306,705	1,434,668	4,543	28,652,486
	Lacs....	87,142,296	20,667,880	2,934,885	4,152,912	7,064	114,905,037
Année de récolte 1913.....	Voie fer.	12,538,098	5,548,497	1,248,745	924,142	.....	20,259,482
	Lacs....	96,124,119	28,186,538	8,750,812	15,891,307	.....	148,952,776
Année de récolte 1914.....	Voie fer.	8,259,563	4,522,460	901,340	228,250	10,365	13,921,978
	Lacs....	124,697,011	39,060,529	9,963,500	11,814,050	213	185,535,303
Année de récolte 1915.....*	Voie fer.	6,626,147	1,224,195	125,481	107,897	2,540	8,086,260
	Lacs....	72,293,255	15,897,695	2,524,080	4,305,527	1,039	95,021,596

NOTA.—Les expéditions aux moulins à farine à Fort-William sont comprises sous la rubrique voie ferrée. * Compilation hebdomadaire jusqu'au 28 août, 1915 et 1916.

N° 14—Relevé donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés durant les saisons de navigation de 1914, 1915 et 1916.

	BLÉ.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Ports canadiens—						
Midland	9,188,395	.....	2,276,217	.....	5,550,856	
Tiffin		.....	7,005,145	.....	12,658,718	
Depot Harbour	370,000	.....	1,528,828	.....	4,332,630	
Collingwood	90,019	.....	.....	.....	.....	
Point-Edward	.....	.....	.....	.....	.....	
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	
Goderich	5,925,142	.....	6,604,564	176,703	9,184,605	
Port-Colborne	26,553,362	.....	25,309,842	.....	17,151,002	
Thorold	.....	.....	.....	.....	.....	
Port-Stanley	170,612	.....	64,975	.....	114,882	
Kingston	2,653,494	.....	413,176	.....	12,065	
Montréal	5,103,146	.....	2,453,243	.....	987,786	
Seaforth	.....	.....	.....	.....	.....	
Prescott	.....	.....	13,504	.....	.....	
Silver Island	.....	.....	.....	.....	.....	
Québec	.....	.....	.....	.....	.....	
Port-McNicoll	11,288,198	.....	14,497,824	.....	22,983,336	
Destinations inconnues	30,780	.....	.....	.....	.....	
Walkerville	.....	.....	.....	.....	.....	
Total, ports canadiens	61,373,148	.....	60,167,318	176,703	72,975,880	
Emmagasinage d'hiver—						
Ports canadiens	1,325,770	.....	427,000	.....	1,758,240	
Cargaisons naufragées sur vaisseaux canadiens	.....	.....	.....	.....	136,169	
Ports américains—						
Fairport	.....	229,657	231,800	5,865,212	4,539,269	
Toledo	103,002	.....	63,000	1,424,312	429,594	
Buffalo, N.-Y	1,779,825	19,246,430	7,025,377	62,307,733	81,578,925	
Superior	.....	.....	119,046	.....	1,946,345	
Cleveland	.....	.....	.....	434,000	299,876	
Erié	.....	1,247,149	.....	3,354,864	.....	
Port-Huron	154,864	346,858	219,858	825,822	562,195	
Détroit	144,585	.....	105,000	18,000	100,283	
Sandusky	.....	.....	.....	97,000	103,550	
Chicago	.....	.....	.....	.....	100,000	
Total, ports américains	2,182,276	21,070,094	7,764,081	74,326,943	89,660,037	
Emmagasinage d'hiver, Cargaisons naufragées sur vaisseaux américains	.....	1,816,782	.....	24,530,756	17,155,665	
Grand total des expéditions	64,881,194	22,886,876	68,358,399	99,034,402	106,815,702	
	87,768,070		167,392,801		181,685,991	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 14—RELEVÉ donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

	AVOINE.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Owen-Sound	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland	4,511,598	.....	1,882,563	.....	2,321,843	.....
Tiffin	.....	.....	2,529,335	.....	3,381,024	.....
Depot-Harbour	1,660,047	.....	100,000	.....	835,200	.....
Collingwood	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Point-Edward	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goderich	1,876,062	.....	423,432	.....	3,676,036	.....
Port-Colborne	2,259,369	.....	4,052,704	527,951	8,368,607	.....
Port-Stanley	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kingston	2,200,420	.....	1,753,908	.....	969,625	.....
Montréal	5,547,260	.....	3,574,970	.....	6,371,928	.....
Prescott	.....	.....	18,741	.....	.....	.....
Québec	644,199	.....	.....	.....	125,000	.....
Port-McNicoll	3,361,168	.....	6,107,754	.....	9,431,039	.....
Total, ports canadiens	22,060,123	.....	20,443,407	527,951	35,480,302	.....
Emmagasinage d'hiver, ports canadiens	237,114	.....	2,043,477	.....	4,504,137	.....
Expéd. directes en Anglet.	.....	.....	121,482	.....	.....	.....
Ports américains—						
Détroit	.....	168,200	.....	.....	.....	.....
Buffalo, N.-Y.	175,588	2,252,822	49,999	2,413,886	17,365,650	.....
Chicago	.....	317,000	.....	.....	.....	.....
Cleveland	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fairport	.....	.....	.....	.....	323,305	.....
Port-Huron	.....	727,073	241,174	.....	17,345	.....
Toledo	.....	.....	.....	242,802	130,500	.....
Total, ports américains	175,588	3,465,095	291,173	2,656,688	17,836,800	.....
Emmagasinage d'hiver, ports américains	.....	25,000	.....	1,140,472	.....	.....
Grand total des expéditions.	22,472,825	3,490,095	22,899,539	4,325,111	57,821,239	.....
	25,962,920		27,224,650			

N° 14—Relevé donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

	Orge.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Midland	224,959	.....	96,182	232,686	36,876	
Tiffin	.....	.....	431,574	.....	1,010,916	
Depot Harbour	.....	.....	115,056	.....	.....	
Point-Edward	.....	.....	.....	.....	.....	
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	
Goderich	109,292	.....	239,938	.....	344,076	
Port Colborne	1,613,227	.....	263,964	.....	661.239	
Kingston	364,784	.....	5,490	.....	148.021	
Montréal	1,646,983	.....	840,102	.....	1,915.217	
Prescott	.....	.....	.....	.....	.....	
Port-McNicoll	65,342	.....	558,945	.....	1,423.538	
Total, ports canadiens	4,024,587	.....	2,551,251	232,686	5,539,883	
Emmagasinage d'hiver, ports canadiens	2,000	.....	.....	.....	131,994	
Ports américains—						
Fairport	.....	.....	.....	.....	.....	
Buffalo	.....	1,069,595	34,955	1,252,190	2,028.185	
Toledo	.....	.....	78,666	.....	.....	
Cleveland	.....	.....	.....	.....	.....	
Détroit	.....	.....	.....	.....	.....	
Erie	.....	.....	.....	.....	.....	
Port Huron	.....	.....	241,376		101.587	
Total, ports américains	.....	1,069,595	354,997	1,252,190	2,129,772	
Emmag- d'hiv. ports amér.	.....	.....	.....	580,439	1,085.633	
Vaiss. américains naufragés	.....	.....	.....	.....	.....	
Grand total des expéditions	4,026,587	1,069,595	2,906,248	2,065,315	8,887,282	
	5,096,182		4,971,563		.....	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 14—RELEVÉ donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

	LIN.					
	Saison de navigation 1914.		Saison de navigation 1915.		Saison de navigation 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisserux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	
Ports canadiens—						
Owen-Sound	.....	.....	.....	.....	.....	
Midland	.....	.....	.....	.....	.....	
Tiffin	.....	.....	26,450	.....	.....	
Depot-Harbour	.....	.....	.....	.....	.....	
Collingwood	.....	.....	.....	.....	.....	
Point-Edward	.....	.....	.....	.....	.....	
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	
Goderich	128,193	.....	212,375	.....	327,331	
Port-Colborne	154,595	.....	3,009	.....	.....	
Thorold	.....	.....	.....	.....	.....	
Port-Stanley	.....	.....	.....	.....	.....	
Kingston	83,132	.....	.....	.....	.....	
Montréal	487,518	.....	445,974	.....	393,093	
Prescott	.....	.....	.....	.....	.....	
Sault-Ste-Marie	.....	.....	.....	.....	.....	
Walkerville	.....	.....	.....	.....	.....	
Port-McNicoll	228,284	.....	143,844	.....	298,100	
Total, ports canadiens	1,081,722	.....	831,652	.....	1,018,524	
Emmagasinage d'hiver, ports canadiens	34,518	.....	.....	.....	.....	
Ports américains—						
Fairport	.....	.....	.....	.....	.....	
Superior	.....	.....	53,340	.....	.....	
Buffalo	232,413	4,205,347	82,838	822,592	2,742,103	
Chicago	227,205	.....	.....	101,377	515,827	
Cleveland	117,889	.....	.....	256,623	.....	
Duluth	.....	179,422	.....	.....	315,296	
Milwaukee	.....	.....	.....	.....	141,000	
Port-Huron	.....	.....	.....	.....	.....	
Toledo	100,000	264,800	.....	.....	.....	
Total, ports américains	677,507	4,649,569	136,178	1,180,592	3,714,226	
Emmagasinage d'hiver, ports américains	.....	1,128,340	.....	255,956	842,237	
Vaiss. américains naufragés	.....	.....	.....	.....	.....	
Grand total des expéditions	1,793,747	5,777,909	967,830	1.436,548	5,574,987	
	7,571,656		2,404,378			

N° 14—Relevé donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

—	Seigle.				Criblures.				
	Siason de navigation, 1913.	Saison de navigation, 1914.	Saison de navigation, 1915.	Saison de navigation, 1916.	Saison de navigation 1914.		Saison de navigation 1915.		Saison de navigation 1916.
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—									
Owen-Sound	.....	349	.....	.....	.....	.....	19,597	.....	.....
Midland	.....								
Tiffin	.....								
Depot-Harbour	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collingwood	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Point-Edward	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meaford	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goderich	1,924	.....	.....	.....	44,548	.....	.....	.....	.....
Port-Colborne	.....	702	.....	.....	79,872	.....	31,592	.....	19,633
Thorold	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-Stanley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kingston	.....	.....	.....	.....	26,568	.....	.....	.....	.....
Montréal	609	.....	.....	.....	133,207	.....	.....	.....	.....
Prescott	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sault-Ste-Marie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Walkerville	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-McNicoll	500	.....	.....	.....	36,834	.....	14,673	.....	.....
Total ports canad.	3,033	1,051	Nil.	Nil.	321,029	.....	65,862	.....	19,633
Emmag. d'hiver	.....	.....	.....	.....	3,596	.....	.....	.....	.....
Ports américains—									
Ogdensburg	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Buffalo	.....	.....	.....	.....	64,647	125,446	27,234	236,262	60,572
Chicago	.....	.....	.....	.....	95,128	.....	134,639	252,634	51,683
Cleveland	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Duluth	.....	.....	.....	.....	910,088	133,510	104,407	309,640	1,462,268
Superior	.....	.....	.....	.....					
Emmagasinage d'hiv., ports amér.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	546,646	.....
Total ports amér.	.....	.....	.....	.....	1,069,863	258,956	266,280	1,345,182	1,574,523
Grand total des expéditions	3,033	1,051	.....	.....	1,394,488	258,956	332,142	1,345,182	1,594,156
	3,033	1,051	Nil.	Nil.	1,653,444		1,677,324		

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 14—Relevé donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

	Grain mélangé.				
	Saison dé navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation. 1916.
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadien—					
Owen Sound					
Midland	278		59,655		
Tiffin					
Depot-Harbour					
Collingwood					
Point-Edward					
Meaford					
Goderich	41,167		9,815		37,360
Port-Colborne	50,219		4,224		58,112
Thorold					
Port-Stanley					
Kingston	76,795		7		
Montréal	89,766		39,574		39,848
Prescott					
Québec	5,133				
Walkerville					
Port-McNicoll	60,237		15,570		62,860
Total, ports canadiens	323,595		128,845		198,180
Emmagasinage d'hiver, ports can					52,531
Ports américains—					
Ogdensburg					
Buffalo		2,445			35,853
Chicago					
Cleveland					
Duluth					
Erie					
Port-Huron					9,375
Total, ports américains		2,445			45,228
Emmagasinage d'hiver, ports américains					26,416
Grand total des expéditions	323,595		128,845		322,355
	326,040				

N° 14—RELEVÉ donnant les expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports sous-mentionnés durant les saisons de navigation de 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916—*Fin.*

—	GRAIN, TOTAL.											
	Saison de navigation, 1911.		Saison de navigation, 1912.		Saison de navigation, 1913.		Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—												
Owen-Sound	3,421,503											
Midland			1,844,862		16,790,137	1,682,954	13,925,579		4,274,559	232,686	7,909,575	
Tiffin	9,807,503		12,259,536						10,052,159		17,050,658	
Depot-Harbour	1,030,821		3,633,446		6,552,293	234,758	2,030,047		1,743,884		5,167,830	
Collingwood	230,137		309,568		543,673		90,019					
Point-Edward	1,927,011		2,395,083		514,337	246,384						
Meaford	166,208		824,536		446,146							
Goderich	9,346,753		9,736,157		9,695,786	330,355	8,124,404		7,490,124	176,703	13,569,408	
Port-Colborne	6,441,912		12,255,471		23,950,906		30,711,346		29,665,335	527,951	26,258,593	
Thorold	62,000		91,226		67,315							
Port-Stanley	168,801		201,301		67,041		170,612		64,975		114,882	
Kingston	11,051,582		10,973,995		10,196,319		5,405,193		2,172,581		1,129,711	
Montréal	11,794,572		14,938,508		16,982,700		13,007,880		7,353,863		9,707,872	
Seaforth			5,000									
Prescott	47,573				577,102				32,245			
Silver-Island			180									
Hamilton	110,699											
Québec	377,463		256,991		178,973		649,332				125,000	
Port-McNicoll	2,345,769		9,061,794		12,144,037		15,040,063		21,338,610		34,198,873	
Sault Ste-Marie												
Walkerville	157,370											
Destination inconnues							30,780					
Total, ports canadiens	58,487,677		78,787,654		98,706,765	2,494,451	89,185,255		84,188,335	937,340	115,232,402	
Expéditions directes en Angleterre									121,482			
Emmagasinage d'hiver—												
Ports canadiens					3,520,235		1,602,998		2,470,477		6,446,902	
Vaisseaux canadiens naufragés—												
Cargaisons					466,953						136,169	

Ports américains—											
Fairport	.....	.....	.....	3,172,440	.....	5,389,802	.....	229,657	231,800	5,865,212	4,862,574
Détroit	.....	.....	.....	.....	154,589	598,804	144,585	168,200	.....	18,000	100,283
Sandusky	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105,000	97,000	103,550
Buffalo	1,357,469	31,887,576	210,817	44,417,148	1,670,015	62,832,899	2,252,473	26,902,085	7,220,403	67,032,664	103,811,288
Chicago	.....	56,490	140,595	409,492	92,958	2,638,290	322,333	317,000	.....	354,011	667,510
Cleveland	.....	.....	.....	.....	.....	681,535	117,889	.....	134,639	690,623	299,876
Duluth et Superior	.....	.....	70,930	919,594	70,713	847,491	910,088	312,932	276,793	309,640	3,723,909
Erié	188,000	1,768,011	.....	3,786,757	.....	6,763,302	.....	1,247,149	.....	3,354,864	.....
Port-Huron	.....	1,436,788	392,279	3,081,723	.....	2,953,613	154,864	1,073,931	702,408	825,822	690,502
Toledo	.....	.....	.....	156,517	.....	789,959	203,002	264,800	141,666	1,667,114	560,094
Milwaukee	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	141,000
Total, ports américains	1,545,469	35,148,865	814,621	55,943,671	1,988,275	83,495,695	4,105,234	30,515,754	8,812,709	80,214,950	114,960,586
Emmagasin. d'hiv,, ports américs	.....	.....	.....	.....	.....	14,112,731	.....	2,970,122	.....	27,054,269	19,109,951
Vaiss. américs. naufragés, cargaisons	.....	.....	.....	.....	.....	480,198	.....	.....	.....	.....	.....
Total des expéditions	60,033,146	35,148,865	79,602,275	55,943,671	104,682,228	100,583,075	94,893,487	33,485,876	95,593,003	108.206.559	134,070,537
	95,182,011		135,545,946		205,265,303		128,379,363		203,799,562		255,886,010

N° 15—Relevé donnant les expéditions de grain de Duluth aux ports sous-mentionnés, durant les saisons de navigation 1914, 1915 et 1916.

—	Blé.					
	Saison de navigation 1914.		Saison de navigation 1915.		Saison de navigation 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Kingston	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goderich	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Depot-Harbour	.....	44,000	.....	.....	.....	87,000
Tiffin	282,000	513,500	.....	.....	.....	.....
Port-Colborne	96,827	747,883	.....	.....	.....	759,612
Montréal	32,610	604,759	18,171	954,531	.....	995,135
Port-McNicoll	.....	655,000	.....	.....	.....	.....
Total, ports canadiens	411,437	2,565,142	18,171	954,531	.....	1,841,747
Ports américains—						
Buffalo	.....	447,133	.....	2,033,069	.....	4,944,793
Erié	.....	57,123	.....	.....	.....	48,123
Chicago	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-Huron	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, ports américains	.....	504,256	.....	2,033,069	.....	4,992,916
Grand total	411,437	3,069,398	18,171	2,987,600	.....	6,834,663

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 15—RELEVÉ donnant les expéditions de grain de Duluth aux ports sous-mentionnés, durant les saisons de navigation 1914, 1915 et 1916—*Suite.*

—	AVOINE.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boits.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Kingston	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goderich	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Depot-Harbour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tiffin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-Colborne	.....	1,734,389	.....	.....	.....	.....
Montréal	491,801	232,187	14,015	.....	.....	117,844
Total, ports canadiens	491,801	1,966,576	14,015	.....	.....	117,844
Ports américains—						
Buffalo	.....	44,735	.....	.....	.....	244,892
Erie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chicago	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, ports américains	.....	44,735	.....	.....	.....	244,892
Grand total	491,801	2,011,311	14,015	.....	.....	362,736

N° 15—Relevé donnant les expéditions de grain de Duluth aux ports sous-mentionnés, durant les saisons de navigation 1914, 1915 et 1916—*Suite.*

—	Orge.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Kingston	.....	.....	.....	.....	.....	39,102
Goderich	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Depot-Harbour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tiffin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-Colborne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Montréal	.....	168,766	.....	.....	.....	.....
Total, ports canadiens	.....	168,766	.....	.....	.....	39,102
Ports américains—						
Buffalo	.....	30,015	.....	28,655	.....	30,000
Détroit	.....	.....	.....	104,235	.....	.....
Chicago	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, ports américains	.....	30,015	.....	132,890	.....	30,000
Grand total	.....	198,781	.....	132,890	.....	69,102

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 15—Relevé donnant les expéditions de grain de Duluth aux ports sous-mentionnés, durant les saisons de navigation 1914, 1915 et 1916—*Suite.*

	Lin.					
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.	
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—						
Kingston						
Goderich						
Midland						
Depot-Harbour						
Tiffin						
Port-Colborne						
Montréal						
Total, ports canadiens						
Ports américains—						
Buffalo						
Toledo		95,959				
Chicago		151,755				
Total, ports américains		247,714				
Grand total		247,714				

N° 15—Relevé donnant les expéditions de grain de Duluth aux ports sous-mentionnés, durant les saisons de navigation 1914, 1915 et 1916—*Fin.*

	Total, grain.				
	Saison de navigation, 1914.		Saison de navigation, 1915.		Saison de navigation, 1916.
	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux canadiens.	Vaisseaux américains.	Vaisseaux américains.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ports canadiens—					
Kingston	.....	.....	.....	.....	39,102
Goderich	.....	.....	.....	.....	.....
Midland	.....	.....	.....	.....	.....
Depot-Harbour	.....	44,000	.....	.....	87,000
Tiffin	282,000	513,500	.....	.....	.....
Port-Colborne	96,827	2,482,272	.....	.....	759,612
Montréal	524,411	1,005,712	32,186	954,531	1,112,979
Port-McNicoll	.....	655,000	.....	.....	.....
Total, ports canadiens	903,238	4,700,484	32,186	954,531	1,998,693
Ports américains—					
Buffalo	.....	521,883	.....	2,061,724	5,219,685
Erié	.....	57,123	.....	.....	48,123
Chicago	.....	151,755	.....	.....	.....
Détroit	.....	.....	.....	104,235	.....
Toledo	.....	95,959	.....	.....	.....
Total, ports américains	.....	826,720	.....	2,165,959	5,267,808
Grand total	903,238	5,527,204	32,186	3,120,490	7,266,501

N°. 16—RELEVÉ comparatif donnant les expéditions de grain, par vaisseaux et entièrement par voie ferrée, de Fort-William et Port-Arthur, durant les années de récolte terminées le 31 août 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916 (récoltes de 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915).

	Année de récolte 1899–1900			Année de récolte 1900–1.			Année de récolte 1901–2.			Année de récolte 1902–3.		
	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
*Extra n° 1 dur	4,754	.....	4,754	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
N° 1 dur	12,246,474	1,500,554	13,747,028	1,137,392	57,240	1,194,632	5,168,691	114,430	5,283,121	16,529,726	798,183	17,327,909
†N° 2 "	1,795,764	336,986	2,132,750	905,581	199,024	1,104,605	31,679	.....	31,679	10,392,171	995,968	11,388,139
†N° 3 "	660,332	182,819	843,151	2,043,985	153,612	2,197,597	34,049	.....	34,049	4,558,469	508,349	5,066,818
N° 1 du nord	521,783	65,767	587,550	62,302	8,364	70,666	10,699,527	289,181	10,988,708	4,822,594	628,411	5,451,005
N° 2 "	34,984	5,176	40,160	2,359	.....	2,359	9,488,246	310,352	9,798,598	2,123,896	129,769	2,253,665
N° 3 "	7,444	1,323	8,767	37,680	.....	37,680	395,327	53,363	448,690	.....	.....	.....
Classes diverses	815,047	170,622	985,669	1,601,923	259,049	1,860,972	1,362,685	201,198	1,563,883	.....	.....	.....
	16,086,582	2,263,247	18,349,829	5,791,222	677,289	6,468,511	27,180,204	968,524	28,148,728	38,426,856	3,060,680	41,487,536
Avoine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	596,844	538,889	1,135,733	1,311,613	307,874	1,619,487
Orge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,152	36,033	52,185	251,769	70,608	322,377
Lin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,726	10,726	45,985	69,461	115,446
Total. grain	16,086,582	2,263,247	18,349,829	5,791,222	677,289	6,468,511	27,793,200	1,554,172	29,347,372	40,036,223	3,508,623	43,544,846

*Par 6 Edouard VII, Chapitre 18, art. 3, cette classe fut annulée à partir du 13 juillet 1906.
†Par 1 Edouard VII, Chapitre 24, art. 1, ces classes furent annulées à partir du 12 mai 1901.

N° 16—RELEVÉ comparatif donnant les expéditions de grain, par vaisseaux entièrement par voie ferrée, de Fort-William et Port-Arthur, etc.—*Suite.*

	Année de récolte 1903–4.			Année de récolte 1904–5.			Année de récolte 1905–6.			Année de récolte 1906–7.		
	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Extra n° 1 dur												
N° 1 dur	510,018	25,976	535,994	147,472	11,375	158,847	657,711	9,586	667,297	3,315,759	192,114	3,507,873
N° 1 du nord	5,687,006	122,496	5,809,502	3,232,676	171,529	3,404,205	29,114,424	2,577,087	31,691,511	22,543,706	864,602	23,408,308
N° 2 "	8,453,309	335,459	8,788,768	8,046,964	224,880	8,271,844	11,591,693	1,293,140	12,884,833	14,227,111	666,067	14,893,178
N° 3 "	8,968,776	793,711	9,762,487	7,054,646	320,526	7,375,172	2,578,264	238,246	2,816,510	2,175,988	18,938	2,194,926
Classes diverses	4,933,516	1,553,884	6,487,400	9,253,113	1,205,926	10,459,039	5,685,175	1,764,394	7,449,569	9,457,388	1,387,976	10,845,364
Criblures												
Totaux	28,552,625	2,831,526	31,384,151	27,734,871	1,934,236	29,669,107	49,627,267	5,882,453	55,509,720	51,719,952	3,129,697	54,849,649
Avoine	104,978	181,468	286,446	327,122	440,811	767,933	3,899,086	1,822,729	5,721,815	10,904,417	1,840,319	12,744,736
Orge	46,666	20,805	67,471	122,687	142,315	265,002	571,047	388,499	959,546	1,154,654	684,523	1,839,177
Lin	193,398	88,615	282,013	259,965	11,331	271,296	341,127	115,801	456,928	535,111	218,196	753,307
Seigle											9,010	9,010
Total, grain	28,897,667	3,122,414	32,020,081	28,444,645	2,528,693	30,973,338	54,438,527	8,209,482	62,648,009	64,314,134	5,881,745	70,195,879

N° 16—RELEVÉ comparatif donnant les expéditions de grain, par vaisseaux et entièrement par voie ferrée, de Fort-William et Port-Arthur, etc.—*Suite.*

	Année de récolte, 1907–8.			Année de récolte 1908–9.			Année de récolte 1909–10.			Année ne récolte 1910–11.		
	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie. ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Bofss.	Boiss.	Boiss.
N° 1 dur	218,609	19,718	238,327	154,852	8,204	163,056	243,317	24,148	267,465	34,142	4,941	39,083
N° 1 du nord	6,946,021	515,591	7,461,612	10,313,401	381,429	10,694,830	24,328,892	1,599,058	25,927,950	9,846,216	110,847	9,957,063
N° 2 "	7,904,677	747,652	8,652,329	12,102,349	981,206	13,083,555	22,035,364	1,847,667	23,883,031	19,457,442	948,672	20,406,114
N° 3 "	6,595,049	1,074,054	7,669,103	11,961,618	1,634,241	13,595,859	9,339,008	1,208,759	10,547,767	18,066,167	1,720,021	19,786,188
Classes diverses	16,261,640	7,238,479	23,500,119	14,847,506	4,137,863	18,985,369	6,848,557	2,066,954	8,915,511	14,262,408	2,839,050	17,101,458
Criblures	.....	.....	.....	.....	.....	.....	330,640	.....	330,640	861,082	.....	861,082
Totaux	37,925,996	9,595,494	47,521,490	49,379,726	7,142,943	56,522,669	63,125,778	6,746,586	69,872,364	62,527,457	5,623,531	68,150,988
Avoine	7,297,810	3,798,595	11,096,405	12,301,020	2,529,823	14,830,843	20,100,952	2,299,041	22,399,993	19,488,429	1,135,128	20,623,557
Orge	1,285,364	686,574	1,971,938	1,957,989	495,752	2,453,741	2,585,434	392,813	2,978,247	1,518,891	114,220	1,633,111
Lin	1,234,166	280,478	1,514,644	1,595,410	393,975	1,989,385	3,030,241	551,347	3,581,588	2,573,483	397,203	2,970,686
Seigle	.....	3,036	3,036	3,015	5,661	8,676	2,736	2,939	5,675	.....	1,894	1,894
Total, grain	47,743,336	14,364,177	62,107,513	65,237,160	10,568,154	75,805,314	88,845,141	9,992,726	98,837,867	86,108,260	7,271,976	93,380,236

N° 16—Relevé comparatif donnant les expéditions de grain, par vaisseaux et

	Année de récolte 1911–12.			Année de récolte 1912–13.		
	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.
Blé—	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
N° 1 dur	364	3,681	4,045	216,739	23,812	240,551
N° 1 du nord	2,687,048	241,039	2,928,087	12,543,518	1,164,507	13,708,025
N° 2 "	11,960,624	816,655	12,777,279	32,330,989	3,819,900	36,150,889
N° 3 "	20,818,864	2,402,597	23,221,461	25,656,393	1,321,331	26,977,724
Classes diverses	52,158,797	11,398,184	63,556,981	26,843,255	4,035,573	30,878,828
Criblures	211,715	241,323	453,038	1,271,568	.....	1,271,568
Totaux	87,837,412	15,103,479	102,940,891	98,862,462	10,365,123	109,227,585
Avoine	20,767,883	6,776,522	27,544,405	28,043,423	5,515,426	33,558,849
Orge	2,934,889	293,010	3,227,899	8,776,003	1,186,922	9,962,925
Lin	4,154,830	1,443,328	5,598,158	15,927,287	700,094	16,627,381
Seigle	7,064	4,544	11,608	5,062	.....	5,062
Total, grain	115,702,078	23,620,883	139,322,961	151,614,237	17,767,565	169,381,802

entièrement par voie ferrée, de Fort-William et Port-Arthur, etc.—*Fin.*

Année de récolte 1913–14.			Anné de récolte 1914–15.			Année de récolte 1915–16.		
Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.	Vaisseaux.	Voie ferrée.	Totaux.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
894,672	85,343	980,015	30,611	3,134	33,745	2,056,976	138,031	2,195,007
73,677,493	2,060,096	75,737,589	14,782,266	1,007,808	15,790,074	137,919,099	7,658,147	145,577,246
32,007,949	2,463,081	34,471,030	25,574,825	2,345,844	27,920,669	45,366,931	3,877,622	49,244,553
7,948,094	719,535	8,667,629	18,517,590	1,192,191	19,709,781	35,346,003	4,299,006	39,645,009
10,168,803	2,931,508	13,100,311	13,387,963	2,077,170	15,465,133	36,216,532	6,421,160	42,637,692
2,193,247	.....	2,193,247	1,039,047	277,196	1,316,243	.....	.....	.....
126,890,258	8,259,563	135,149,821	73,332,302	6,903,343	80,235,645	256,905,541	22,393,966	279,299,507
39,060,529	4,522,460	43,582,989	15,897,695	1,224,195	17,121,890	60,255,979	14,975,499	75,231,478
9,963,498	901,341	10,864,839	2,524,081	125,481	2,649,562	9,039,159	886,471	9,925,630
11,814,050	228,251	12,042,301	4,305,528	107,897	4,413,425	4,573,581	516,356	5,089,937
213	10,365	10,578	1,040	2,540	3,580	.....	5,396	5,396
187,728,548	13,921,980	201,650,528	96,060,646	8,363,456	104,424,102	330,774,260	38,777,688	369,551,948

N° 17—RELEVÉ comparatif donnant les exportations de grain canadien des ports sous-mentionnés, pour les années civiles 1913, 1914, 1915 et 1916.

	MONTRÉAL.				ST-JEAN, N.-B.				QUÉBEC.			
	1913.	1914.	1915.	1916.	1913	1914.	1915.	1916.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Orge	4,678,268	3,538,987	1,383,402	3,721,815	737,860	415,947	18,912	582,813	.....	.....	.....	.....
Haricots	219	56	.....	3	1,289	484	39	50	.....	.....	.....	.....
Sarrasin	6,160	180	.....	.....	1,259	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	18,621	.....	.....	1,466,053	7,280	.....	128,410	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	7,370,643	6,211,489	5,511,932	26,641,377	576,654	226,139	3,688,482	6,883,789	.....	.....	.....	372,375
Pois, entiers	18,678	12,524	28,400	19,688	4,946	4,938	1,384	7,427	.....	.....	.....	.....
Seigle	95,213	7,887	.....	278,754	25,544	.....	.....	25,257	200	.....	.....	.....
Blé	27,442,213	27,888,492	22,712,540	32,612,051	7,785,401	6,652,134	6,412,638	9,771,974	.....	.....	.....	.....
Autre grain	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	39,630,015	37,659,615	29,636,274	64,739,741	9,140,233	7,299,642	10,249,865	17,271,310	200	.....	.....	372,375

	HALIFAX.				VANCOUVER.				TOTAL.			
	1913.	1914.	1915.	1916.	1913.	1914.	1915.	1916.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Orge	27	6,099	71	52	.....	32,370	.....	.....	5,416,155	3,993,403	1,402,385	4,304,680
Haricots	725	732	6,196	583	.....	.....	.....	1,100	2,233	1,272	6,235	1,736
Sarrasin	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,419	189	.....	.....
Maïs	1,011	1,739	2,892	2,738	.....	.....	.....	.....	26,912	1,739	131,302	1,468,791
Avoine	358,036	254,819	410,932	4,785,993	136,222	43,781	29	.....	8,441,555	6,736,228	9,611,375	38,683,534
Pois, entiers	1,535	4,466	10,401	4,536	645	11,082	.....	.....	25,804	33,010	40,185	31,651
Seigle	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121,002	7,887	.....	304,011
Blé	444,469	1,234,461	504,059	870,293	628,289	139,113	138,970	81,137	36,300,372	35,914,200	29,768,207	43,335,455
Autre grain	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	805,848	1,502,325	934,551	5,664,195	765,156	226,346	138,999	82,237	50,341,452	46,687,928	40,959,689	88,129,858

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Outre les quantités données au tableau précédent, il a été exporté des ports de Montréal, Halifax, Saint-Jean et Vancouver, les quantités suivantes de grain des Etats-Unis:—

—	Ports.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Total.
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1907	.....	5,373,215	4,745,042	.....	32,771	50,055	10,201,083
1908	.....	10,908,194	430,829	109,130	113,678	51,568	11,613,399
1909	.....	12,761,605	267,986	35,429	90,506	51,293	13,206,819
1910	.....	3,882,885	2,834,474	38,715	.....	.....	6,756,074
	Halifax.....	.....	.....	3,616	1	.....	3,617
	Vancouver...	1,317	.....	.....	.....	.....	1,317
	Montréal.....	1,623,172	5,391,388	49,190	.....	.....	7,063,750
1911	Halifax.....	.....	100	.....	.....	Aut. grain 52	152
	Vancouver...	.....	.....	.....	.....	20	20
	Montréal.....	7,335,494	.....	2,010,257	78,793	143,454	9,567,998
1912	Halifax.....	.....	.....	.....	.....	Aut. grain 3,333	3,333
	St-Jean.....	.....	59,812	.....	.....	.....	59,812
	Montréal.....	6,052,006	33,399	40,285	500,985	115,593	6,742,268
1913	Halifax.....	.....	.....	.....	3	2,098	2,101
	St-Jean.....	.....	.....	.....	.....	75	75
	Montréal.....	32,872,591	2,000	2,614,147	1,014,607	358,572	36,861,917
1914	Halifax.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	St-Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Montréal.....	10,525,486	160,374	98,868	.....	.....	10,784,728
1915	Halifax.....	.....	.....	.....	.....	.....	240
	Vancouver...	.....	.....	.....	.....	.....	265
	Montréal.....	496,864	3,401,414	.....	.....	350,295	4,248,573
1916	St-Jean.....	50,000	142,585	.....	50,000	.....	242,585
	Halifax.....	.....	40	.....	.....	.....	40
	Vancouver...	.....	4,347	.....	.....	.....	4,34

N° 18—Relevé comparatif donnant les quantités de grain inspectées à Winnipeg, Calgary, Moosejaw, Saskatoon et Duluth, qui sont expédiées directement du point d'expédition et entièrement par voie ferrée à des points est, ouest et sud de Winnipeg, Calgary, Moosejaw et Saskatoon, pour les années de récolte sous-mentionnées.

Année de récolte terminée le 31 août.	Blé.	Avoine.	Orge,	Lin.	Seigle.	Total.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1900	253,150	52,800	10,000	2,490	.....	318,440
1901	68,060	64,800	2,000	4,980	.....	139,840
1902	1,327,700	1,449,600	103,000	45,900	.....	2,926,200
1903	1,644,000	406,500	116,400	263,000	.....	2,429,900
1904	552,300	171,000	7,200	20,000	.....	750,500
1905	1,523,550	781,500	93,600	9,000	.....	2,407,650
1906	1,448,280	851,928	139,680	5,000	2,400	2,447,288
1907	721,180	869,400	117,600	1,000	3,600	1,712,780
Calgary allant vers l'est.	6,420	469,800	3,600	.....	2,400	482,220
" " l'ouest	167,990	572,400	31,200	2,000	1,200	774,790
Total, voie ferrée, 1907	895,590	1,911,600	152,400	3,000	7,200	2,969,790
1908	705,130	770,400	26,400	2,000	1,200	1,505,130
Calgary allant vers l'est.	14,980	201,600	.....	.....	.....	216,580
" " l'ouest	375,570	554,400	38,400	.....	1,200	969,570
Duluth	1,350,340	118,800	70,800	32,000	.....	1,571,940
Total, voie ferrée, 1908	2,446,020	1,645,200	135,600	34,000	2,400	4,263,220
1909	263,550	1,342,800	14,400	10,000	.....	1,630,750
Calgary allant vers l'est.	1,304,100	2,136,600	27,600	21,000	4,800	3,494,100
" " l'ouest	1,043,700	1,558,800	54,000	1,000	7,200	2,664,700
Duluth	1,325,100	118,800	70,800	52,000	.....	1,566,700
Total, voie ferrée, 1909	3,936,450	5,157,000	166,800	84,000	12,000	9,356,250
1910	106,500	1,238,800	26,400	.....	1,000	1,372,700
Calgary allant vers l'est.	328,020	566,200	13,200	15,000	4,000	926,420
" " l'ouest	1,292,910	1,844,900	15,800	2,000	8,000	3,163,610
Duluth	3,714,720	646,000	223,200	75,000	.....	4,658,920
Total, voie ferrée, 1910	5,442,150	4,295,900	278,600	92,000	13,000	10,121,650
1911	314,975	1,354,700	51,600	.....	.....	1,721,275
Calgary allant vers l'est.	465,475	9,500	27,600	1,000	.....	503,575
" " l'ouest	624,575	2,325,600	96,000	4,000	7,000	3,057,175
Duluth	1,244,850	3,800	2,400	37,000	.....	1,288,050
Total, voie ferrée, 1911	2,649,875	3,693,600	177,600	42,000	7,000	6,570,075
1912	12,249,625	6,663,300	786,000	372,000	10,800	20,081,725
Calgary allant vers l'est.	522,450	326,800	60,000	6,000	3,600	918,850
" " l'ouest	981,475	3,744,900	87,600	6,000	7,200	4,827,175
" " le sud.	1,327,625	2,760,700	166,800	3,000	9,600	4,267,725
Duluth	6,930,525	1,423,100	62,400	257,000	.....	8,673,025
Total, voie ferrée, 1912	22,011,700	14,918,800	1,162,800	644,000	31,200	38,768,500
1913	6,159,250	4,596,150	459,492	1,244,250	4,000	12,463,142
Calgary allant vers l'est.	682,875	848,250	219,700	25,200	4,000	1,780,025
" " l'ouest	1,495,125	2,421,900	127,400	1,050	3,000	4,048,475
" " le sud.	3,331,125	4,590,300	817,700	24,150	*4,000	8,767,275
Duluth	3,555,000	323,700	478,400	2,636,500	.....	6,993,600
Total, voie ferrée, 1913	15,223,375	12,780,300	2,102,692	3,931,150	15,000	34,052,517

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 18—RELEVÉ comparatif donnant les quantités de grain inspectées à Winnipeg, Calgary, Moosejaw, Saskatoon et Duluth, qui sont expédiées directement du point d'expédition et entièrement par voie ferrée à des points est, ouest et sud de Winnipeg, Calgary, Moosejaw et Saskatoon, pour les années de récolte sous-mentionnées—*Fin.*

Année de récolte terminée le 31 août.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Totaux.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss	Boiss.	Boiss.
1914	2,204,550	2,521,350	1,327,050	19,800	35,000	6,107,750
Calgary allant vers l'est	140,300	454,350	196,650	13,200	2,000	719,509
" " l'ouest	946,450	1,739,400	93,150	1,100	3,000 31,000	2,811,100
Duluth	2,466,750	735,150	386,100	574,200		4,162,200
Total, voie ferrée, 1914	5,758,050	5,450,250	1,912,950	608,0[illegible]0	2,000 69,000	13,800,550
					26,000	
1915	187,875	505,400	35,100	8,200	3,000	765,575
Moosejaw	3,081,335	1,206,500	13,000	1,025		4,301,860
Saskatoon	1,414,125	1,582,700	27,300			3,024,125
Calgary allant vers l'est	191,250	423,700	49,400	4,100	68,000	736,450
" " l'ouest	352,125	1,217,800	191,100	1,025	4,000	1,766,050
" à Calgary	2,140,875	4,886,800	644,800	3,075	33,000	7,708,550
Duluth	1,280,250	38,000	68,900	176,300	4,000	1,567,450
Total, voie ferrée, 1915	8,647,835	9,860,900	1,029,600	193,725	26,000 112,000	19,870,060
1916	4,309,200	8,341,450	271,350	28,750	51,000	13,101,750
Moosejaw	3,696,000	647,800	4,050	100,050	3,000	4,451,900
Saskatoon	1,260,000	541,200	31,050	5,750		1,848,000
Calgary allant vers l'est	3,433,200	2,603,500	669,600	10,350	39,000	6,757,650
" " l'ouest	370,800	639,600	56,700	4,600	8,000	1,079,700
" à Calgary	764,400	2,164,850	226,800	2,300	19,000	3,179,300
Duluth	5,222,400	1,020,900	380,700	63,250	45,000	6,732,250
Total, voie ferrée, 1916	19,056,000	15,959,250	1,640,250	215,050	165,000	37,150,550

N° 19—RELEVÉ comparatif du blé canadien en transit expédié des ports suivants des Etats-Unis, durant les années terminées le 30 juin 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Ports.	Quantités.							
	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Baltimore	465,773	1,801,294	2,200,518	5,317,498	9,152,469	11,928,664	1,406,896	19,984,809
Boston	7,420,969	8,012,253	5,158,468	10,512,406	12,833,084	14,307,797	6,483,802	13,587,095
New-York	5,100,117	5,911,085	9,565,752	22,566,120	18,130,667	23,710,085	13,604,527	81,750,997
Philadelphie	5,690,749	4,995 553	3,703,191	11,937,070	10,152,457	11,728,087	3,972,289	14,960,432
Portland	4,809,880	6,409,286	3,564,299	5,174,759	6,481,025	9,438,961	6,548,068	26,736,349
Virginie	.....	.....	.....	.....	.....	717,495	142,635	646,706
Totaux, boiss.	23,487,488	27,129,471	24,192,228	55,507,853	56,749,702	71,831,089	32,158,217	157,666,388

RELEVÉ comparatif de la farine canadienne en transit, expédiée des ports suivants des Etats-Unis, pour les années terminées le 30 juin 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Ports.	Quantités.							
	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.
Baltimore	9,639	530	11,356	29,033	86,767	60,727	45,635	193,406
Boston	142,482	244,066	249,232	319,024	352,289	232,718	225,302	711,383
New-York	275,891	723,573	657,048	660,765	890,145	929,020	1,258,558	1,520,702
Philadelphie	36,600	61,282	43,271	118,569	159,027	236,338	294,237	421,926
Portland	110,588	170,384	184,403	237,129	196,849	200,914	190,496	209,732
Virginie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,429
Totaux, barils.	575,200	1,199,835	1,145,310	1,364,520	1,685,077	1,659,717	2,014,228	3,058,578

N° 20—Tarif du grain transporté par eau, de Fort-William et Port-Arthur à Montréal, aux ports de la Baie Georgienne aux autres ports canadiens et à Buffalo, pour la saison de navigation 1916 (18 avril au 13 décembre 1916), par mois.

Mois.	Montréal. Tarif par boisseau.	Ports de la Baie Georgienne Tarif par boisseau.	Autres Ports Canadiens. Tarif par boisseau.	Buffalo. Tarif par boisseau.
	Cents	Cents	Cents	Cents
Avril	7·	4·28	5·19	5·19
Mai	8·05	3·91	3·73	4·17
Juin	6·71	3·44	3·20	3·61
Juillet	7·62	4·27	3·10	4·45
Août	7·62	4·57	3·46	4·58
Septembre	7·61	4·07	3·39	3·76
Octobre		3·84	3·92	4·27
Novembre	9·11	4·28	4·12	4·03
Décembre		4·53	4·93	4·23

Tarif du grain canadien transporté par eau de Duluth à Montréal, aux ports de la Baie Georgienne et à Buffalo, pour la saison de navigation 1916, par mois.

Mois.	Montréal. Tarif par boisseau.	Ports de la Baie Georgienne Tarif par boisseau.	Buffalo. Tarif par boisseau.
	Cents	Cents	Cents
Avril			5·
Mai	7·50	3·61	4·10
Juin	6·33		3·25
Juillet			3·25
Août			4·
Septembre			4·
Octobre			
Novembre		3·90	
Décembre			

N° 21—RELEVÉ donnant la liste des vaisseaux du Canada et des Etats-Unis, avec leur capacité et la quantité de chaque espèce de grain transporté par eux durant la saison de navigation 1916.

Vaisseaux canadiens.	Nombre de voyages.	Capacité.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Total.	Grain mélangé.	Criblures d'élévateurs.	
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Livres.	Tonnes.	Livres.
Advance	1	38,000		59,900			59,900			
Agawa	8	205,000	1,525,886		88,243		1,614,129			
Alberta	2	60,000	39,278			20,000	59,278			
Ames, A. E.	10	54,000	39,549	428,025	270,227	28,500	766,301			
Arabian	8	40,000	76,080	277,254	27,995	36,850	418,180			
Assiniboia	4	75,000	147,399			10,000	157,399			
Athabasca	1	60,000	13,000				13,000			
Atitkoken	29	115,000	2,737,519	589,929	49,922		3,377,370			
Beaverton	8	100,000	121,388	667,421	94,715		883,524			
Bickerdike	10	46,000	41,600	408,281	142,991	47,000	639,872			
Blaamyra	1	110,000		155,756			155,756			
Calgarian	9	105,000	241,700	719,655	53,451		1,014,806			
Collingwood	28	240,000	5,567,887	1,469,075		40,000	7,076,962			
Doric	19	118,000	1,455,041	703,540	165,021		2,323,602			
Drummond, Thomas J.	12	120,000	1,132,843	154,363	88,692	41,000	1,416,898	1,919,306		
Easton	4	97,000	158,500	253,983	38,500		450,983			
Edmonton	27	101,000	1,887,792	257,070	437,712	98,800	2,681,374		589	
Emperor	12	345,000	3,209,591	1,573,822		65,513	4,848,926			
Fordonian	9	126,000	790,104	457,279		19,514	1,266,897			
Franz, W. C.	11	200,000	1,210,232	1,098,987	220,263	58,100	2,387,582			
Glenfinnan	16	143,000	1,724,520	640,108			2,364,628			
Glenlivet	19	108,000	1,657,383	286,234	93,609		2,037,226	1,852,288		
Glenlyon	21	150,000	2,197,896	1,061,721			3,259,617			
Glenshie	25	325,000	4,951,043	4,174,242	368,524		9,493,809			
Graham, Geo. A.	32	120,000	2,449,193	1,511,650	33,370	136,626	4,130,839			
Haddington	3	100,000	78,500	65,814	64,511	50,000	258,825			
Hagarty, J. H. G.	20	375,000	6,730,370	993,291	93,885		7,817,546	3,486,720		
Hamiltonian	6	106,000		481,000	113,547	50,000	644,547	1,648,936		
Huronic	1	75,000	58,000				58,000			
Inland	7	105,000	597,447	104,035			701,482			
Ionic	9	55,000	43,183	333,186	195,017	14,741	586,127			
Iroquois	11	125,000	1,078,153	311,285			1,389,438			
Joyland	8			345,159	184,222		529,381	741,920		
Keewatin	2	75,000	118,343				118,343			
Malton	29	95,000	2,025,582	243,757	211,307	44,202	2,524,848	2,241,600		
Manitoba	2	50,000	39,051	10,000			49,051			
Mapleton	2	110,000		132,500	102,479		234,979			
Mariska	29	122,000	2,494,134	1,383,764	110,187	24,938	4,013,023			
Martian	14	205,000	1,724,363	1,595,683			3,320,046			

Masaba	18	100,000	1,506,500			6,000	1,592,500				
Matthews, W. D	15	215,000	2,519,092	776,918	124,943		3,320,953				
McKee, J. A	4	120,000	320,094	205,233			525,327				
McLachlan, Mary E	1								1,157	1,150	
Midland King	14	210,000	2,360,775	784,183			3,144,958				
Midland Prince	10	310,000	2,586,892	920,758			3,507,650				
Meaford	14	112,000	1,201,241	431,900			1,633,141				
Morden W. Grant	17	455,000	5,583,864	3,397,526	263,812	50,000	9,295,202				
Natironco	6	52,000	253,469		52,945		306,414				
Oatland	9		104,231	385,106	121,941		611,278				
Osler, E. B	16	330,000	3,270,832	3,062,578	176,998		6,510,408				
Paipoonge	26	120,000	2,477,421	417,187	223,043	58,000	3,175,651				
Panther	3	60,000	165,000				165,000				
Pellatt, H. M	12	50,000	57,031	647,817	178,270	47,500	930,618				
Plummer, J. H	11	54,000		557,876	162,000	130,000	849,876				
Riverton	17	255,000	4,168,669	290,317		57,047	4,516,033				
Rosedale	1	80,000		114,988			114,988				
Sarnian	18	145,000	2,048,643	1,036,879			3,085,522				
Saronic	5	40,000	144,491		28,749		173,240	562,523			
Saskatoon	3	95,000		263,811	63,057	25,351	352,219				
Sequin	13	45,000	68,098	750,897	112,621		931,616				
Staples, Gale	1	115,000	85,619				85,619				
Steelton	3	97,000	290,250				290,250				
Taylor, J. Frator	13	200,000	2,217,769	300,000	146,928		2,664,697	3,151,890			
Thunder Bay	23	147,000	2,544,589	990,790	58,000		3,593,379				
Toiler	6	95,000	179,690	472,975			652,584				
Valcartier	26	205,000	3,100,266	2,385,045	655,977	77,400	6,218,688				
Wade, J. H	15	110,000	1,241,744	409,645			1,651,389				
Wahcondah	3	95,000		180,000	67,500		247,500				
Westerian	8	42,000	331,054				331,054				
Yorkton	29	97,000	2,029,791	700,824	170,745		2,901,360				
Vaisseaux enregistrés aux Etats-Unis, et appartenant à des compagnies de navigation canadiennes.											
America	4	120,000	326,822			71,000	397,822				
Brazil	1	120,000	113,000				113,000				
Briton	8	125,000	555,663		68,119	119,647	743,429		2,637	605	
Dawson, Sir Trevor	1	415,000	406,221				406,221				
Fisher Erwin L	1		63,155				63,155				
Kearsarge	1	160,000	152,015				152,015				
Mack, Wm. S	3	195,000	316,500	306,764	102,204		725,468				
Merida	4	185,000	717,013				717,013				
Orr, George W	1	155,000	146,500				146,500				
Owen, John	16	115,000	1,355,631			207,860	1,563,491		1,692		
Pontiac	1	125,000	110,347				110,347				
Schelesinger	9	135,000	1,042,592	69,300			1,111,892				
Stadacona	3	350,000	717,800	78,311	209,222		1,005,333				
Stewart, A. E	13	220,000	2,045,923	1,129,805			3,175,728				
Total 895 cargaisons sur 84 vaisseaux canadiens	89511	270,000	97,881,766	44,015,292	6,235,464	1,715,590	149,255,112	15,605,183	6,075	1,755	

N° 21—RELEVÉ donnant la liste des vaisseaux du Canada et des Etats-Unis, avec leur capacité, etc.—*Suite.*

Vaisseaux des Etats-Unis.	Nombre de voyages.	Capacité.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Total	Grain mélangé.	Criblures d'élévateurs.	
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Livres.	Tonnes.	Livres.
Abyssinia	9	125,000	875,000			250,000	1,125,000			
Adams, Thomas	2	220,000	260,158	242,358			502,516			
Agnew, Wm. C	1	375,000	360,000				360,000			
Allegheny	5	175,000	456,905	98,087	234,179	130,000	919,171	1,584,948		
Amazonas	5	135,000	523,000	188,056			711,056			
America	8	115,000	757,000	162,694			919,694			
Andrews, Matthews	1	380,000	383,151				383,151			
Argus	1	250,000	240,000				240,000			
Ashley, J. S	1	350,000	338,999				338,999			
Augustus, A. A	1	350,000	337,229				337,229			
Aurora	1	118,000	118,000				118,000			
Ball, Frank C	1	365,000	365,000				365,000			
Billings, Frank	1	310,000	202,000			90,000	292,000			
Baclum, Thomas	1	310,000	305,000				305,000			
Belgium	5	215,000	1,087,610				1,087,610			
Beland, Jno. J	2	320,000	626,703				626,703			
Boston	3	175,000	515,000				515,000			
Brown, J. J. H	3	285,000	857,183				857,183			
Brown, William L	1	255,000	248,684				248,684			
Buffalo	8	210,000	1,349,200	43,506		244,853	1,637,559		669	
Butler, Joseph J., Jr	2	370,000	708,000				708,000			
Caldera	1	360,000	360,000				360,000			
Campbell, J. A	1	390,000	381,508				381,508			
Castalia	1	165,000	158,035				158,035			
Central West	2	185,000	307,048				307,048			
Chicago	3	160,000	457,000				457,000			
Christopher	1	235,000	225,000				225,000			
City of Bangor	2	235,000	225,000	324,881			549,881			
Clarke, E. A. S	1	360,000	343,381				343,381			
Cedarus	1		100,000				100,000			
Colgate, James B	6	115,000	558,036				558,036		1,998	1,560
Conemaugh	5	175,000	698,000	298,440			996,440			
Conestoga	6	80,000	96,279			311,527	407,806			
Cornelius, Adam E	2	270,000	532,203				532,203			
Cooke, Delos W	2	170,000	333,000				333,000			
Corsica	1	130,000	125,000				125,000			
Coulby, Harry	2	380,000	483,364	365,500			848,864			
Cowle, John B	1	375,000	361,045				361,045			
Davidson, James E	1	345,000	343,000				343,000			

Davidson, Louis R.	5	365,000	1,448,196	413,378	95,024		1,956,598			
Delaware	8	175,000	700,000	1,193,058			1,893,058			
Denmark	2	305,000	585,000				585,000			
Dunmick, J. R.	1	265,000	200,267		70,000		270,267			
Duluth	7	215,000	740,485	867,112	45,431	226,729	1,879,757			
Dunham, James S.	1	270,000	267,000				267,000			
Dunn, John, Jr.	1	360,000	345,000				345,000			
Durston, J. F.	1	275,000	249,589				249,589			
Earling, E. J.	4	370,000	1,092,132	573,958			1,666,090			
England, R. W.	1	220,000	221,365				221,365			
Fitzgerald, W. E.	1	265,000	249,718				249,718			
Ford, Emroy L.	1	450,000	460,000				460,000			
Foster, Pasks	5	110,000	520,000				520,000			
French, G. Watson	1	210,000		295,000			295,000			
Garreston, General	1	355,000	349,619				349,619			
Gogebic	8	97,000	756,608				756,608			
Griffin	9	107,000	384,079		33,872		417,951		7,548	1,030
Hanna, D. R.	1	375,000	373,199				373,199			
Hanna, Howard M., Jr.	3	340,000	975,000				975,000			
Hebard, Charles S.	4	350,000	1,263,041			119,519	1,382,560			
Honoreva	2	75,000		202,020			202,020			
Hubbard, Charles	1	275,000				247,144	247,144			
Hubbard, C. Russell	1	375,000	348,638				348,638			
Hutchison, Chas. L.	2	345,000	701,000				701,000			
Ireland, Robert L.	1	360,000	363,000				363,000			
Jacob, C. W.	10	110,000	997,350			104,012	1,101,362			
Jenkins, Charles O.	3	345,000	1,042,038				1,042,038			
King, Willis L.	2	430,000	756,115	201,437			957,552			
Katcher, Charles W.	3	270,000	723,497		66,810		790,307			
Lackawanna	1	110,000	105,144				105,144			
Lakeport	10	105,000	668,530	91,345	65,583	32,752	858,210			
Lakewood	6	105,000	322,143	187,067	55,857		565,067	1,051,720	1,148	320
La Salle	9	105,000	380,184		100,258		480,442		6,793	1,870
Leonard, George B.	2	240,000	408,880				408,880			
Lewiston	11	110,000	1,118,150		30,044		1,148,194			
Livingstone	4	120,000	110,000				110,000		6,010	1,120
Luzon	2	190,000	260,354	111,691		38,841	410,886			
Mahoning	1	110,000	100,000				100,000			
Manchester	10	110,000	745,971	261,096		41,059	1,048,126		2,007	1,770
Marion	1	45,000	44,000				44,000			
Mars	1	250,000			230,641		230,641			
Maruba	14	125,000	1,376,362		204,649	115,633	1,696,644			
Mather, Samuel	1	395,000	367,088				367,088			
Mauch Chunk	2	220,000	218,745				218,745			
Maryland	1	140,000	133,000				133,000			
Maytham, Thomas	3	130,000	256,221	185,000			441,221			
Mecosta	1	97,000	97,000				97,000			
Miller, Leonard B.	2	340,000	664,854				664,854			
Mills, D. O.	1	385,000	357,216				357,216			
Milwaukee	1	160,000	147,945				147,945			
Minch, Anna C.	3	240,000	654,079			63,700	717,779			

N° 21—Relevé donnant la liste des vaisseaux du Canada et des Etats-Unis, avec leur capacité, etc.—*Suite.*

Vaisseaux des Etats-Unis.	Nombre de voyages.	Capacité.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Total.	Grain mélangé.	Criblures d'élévateurs.	
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Livres.	Tonnes.	Livres.
Minch, Philip	5	320,000	1,518,326	144,622			1,662,948			
Mitchell, Alfred	9	100,000	893,000				893,000			
Mohegan	1	55,000	54,000				54,000			
Moll, Clifford F	1	300,000	269,233				269,233			
Montezuma	3	180,000	179,013	542,927			721,940			
Morrow, Joe S	1	270,000		384,403			384,403			
Morse, Jay O	1	380,000	363,718				363,718			
Muncy	7	175,000	976,999	192,542	76,100	49,000	1,294,641			
Nettleton	1	350,000	342,685				342,685			
Niagara	3	105,000	305,040				305,040			
Northern King	1	110,000		152,000			152,000			
Northern Light	1	110,000		150,000			150,000			
Northern Wave	2	110,000	97,915	146,631			244,546			
North Lake	6	180,000	663,053	289,824		33,500	986,377		1,778	
North Sea	4	180,000	534,277			192,000	726,277			
North Wind	2	110,000	100,000	149,000			249,000			
Nottingham, Wm	2	235,000	457,482				457,482			
Nye, Harold B	1	240,000	227,254				227,254			
O'Connor, Frank	10	115,000	987,000	167,430			1,154,430			
Oakes, Herbert K	1	350,000	341,053				341,053			
Oceania	6	75,500	296,000			130,568	426,568			
Ohl, Edwin W	1	275,000				263,063	263,063			
Omega	14	125,000	1,611,215		60,627		1,671,842			
Osborne, A. W	3	225,000	582,555			54,279	636,834			
Paisley	2	70,000	69,081	98,347			167,428			
Panay	1	220,000	209,000				209,000			
Penobscot	2	250,000	240,000	351,754			591,754			
Peavey, Frank H	1	270,000		150,550	186,233		336,783			
Peavey, George W	1	270,000		408,229			408,229			
Plankinston, John	8	95,000	541,000			85,748	626,748		1,550	1,000
Polloch, W. G	1	275,000	220,000	89,500			309,500			
Pope, E. C	6	150,000	864,169				864,169			
Ranney, Rufus P	1	270,000			274,347		274,347			
Reeb, M. A	1	220,000	222,853				222,853			
Rees, W. D	9	220,000	1,895,759				1,895,759			
Richardson, G. A	1	105,000		148,164			148,164			
Richardson, W. C	2	270,000	519,000				519,000			
Richland Star	1	110,000		159,000			159,000			
Robbins, Francis L	1	240,000	230,883				230,883			

Robbins, L. S.	1	280,000	273,626				273,626		
Roberts, William T.	2	340,000	335,638	536,682			872,320		
Rochester	2	210,000	395,000				395,000		
Roumania	7	98,000	572,000				572,000	1,906	1,180
Sacramento	4	125,000	361,043	185,794			546,837		
Sagamore	1	205,000	184,852				184,852		
Schuylkill	1	115,000	100,000				100,000		
Scranton	2	110,000	95,011		101,588		196,599		
Sellwood, Joseph	1	360,000	350,000				350,000		
Senator	2	225,000	426,179				426,179		
Shaughnessy, Sir Thos	3	315,000	871,199	119,251			1,020,450		
Sherwin, John	1	350,000	341,882				341,882		
Senalo	1	255,000				246,000	246,000		
Sirins	1	255,000	27,258			86,029	113,287		
Smith, B. Lyman	2	235,000	453,000				453,000		
Smith, Hurlbut W	3	245,000	712,643				712,643		
Smith, Lyman C	1	365,000	339,499				339,499		
Smith, Munroe C	2	240,000	458,735				458,735		
Smith, Wilbert L	2	240,000	225,000		218,724		443,724		
Snyder, William P., Jr	1	465,000	449,844				449,844		
Somona	2	255,000	479,582				479,582		
Sonora	1	198,000		308,929			308,929		
Spokane	2	130,000	247,681				247,681		
Squire, F. B	5	255,000	1,191,806				1,191,806		
Stanton, Jno	1	345,000	349,400				349,400		
Stone, Amasa	1	360,000	351,951				351,951		
Steinbrenner	1	250,000	248,097				248,097		
Sultana	2	195,000	363,000			42,000	405,000		
Sweden	1	250,000	236,767				236,767		
Sullivan	1	375,000	368,000				368,000		
Superior	10	210,000	1,662,000			450,000	2,112,000		
Susquehanna	1	125,000	52,131		55,280		107,411		
Thompson, Alexis W	1	350,000	358,707				358,707		
Tioga	1	100,000	95,000				95,000		
Troy	6	190,000	735,200	617,050			1,352,250		
Truesdale, William H	4	280,000	923,221			211,440	1,134,661		
Tyrone	1	145,000	97,000	62,100			159,100		
Underwood, F. D	2	165,000	319,785				319,785		
Upson, Andrew S	1	240,000		333,305			333,305		
Upson, J. E	1	345,000	328,447				328,447		
Uranus	1	250,000	198,944				198,944		
Vega	1	255,000	240,149				240,149		
Venezuela	9	109,000	846,576	157,754			1,004,330		
Viking	1	61,000	60,173				60,173		
Vulcan	15	105,000	931,786				931,786	10,336	1,820
W. Agnes	8	95,000	355,277	323,364	155,238		833,879		
Wallace, E. L	1	275,000	259,537				259,537		
Wallace, James C	1	385,000	373,759				373,759		
Warner, Charles M	5	220,000	1,061,091				1,061,091		
Watson, C. W	2	240,000	276,402		145,854		422,256		
Wells, Frederick B	4	270,000	1,058,918	63,000			1,121,918		

N° 21—RELEVÉ donnant la liste des vaisseaux du Canada et des Etats-Unis, avec leur capacité, etc.—*Fin.*

Vaisseaux américains.	Nombre de voyages.	Capacité.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Total.	Grain mélangé.	Criblures d'élévateurs.	
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Livres.	Tonnes.	Livres.
Wickware, Theodore H., jr	3	365,000	655,036	521,689	97,500	.....	1,274,225	.....	.....	.....
Widler, Francis	1	260,000	255,113	.....	.....	.....	255,113	.....	.....	.....
Wilson, Capt. Thomas	5	265,000	1,277,984	.....	.....	.....	1,277,984	.....	.....	.....
Wissahickon	7	175,000	966,222	339,670	47,979	.....	1,353,871	1,099,480	.....	.....
Wolf, William H	4	105,000	402,882	.....	.....	.....	402,882	.....	.....	.....
Wolvin, Augustus B	1	375,000	367,500	.....	.....	.....	367,500	.....	.....	.....
Yates, Harry	3	360,000	1,085,000	.....	.....	.....	1,085,000	.....	.....	.....
Yosemite	1	220,000	209,000	.....	.....	.....	209,000	.....	.....	.....
Yuma	6	140,000	675,606	186,752	.....	.....	862,358	.....	.....	.....
Total, 565 cargaisons sur 189 vaisseaux américains	565	43,470,500	84,397,225	13,805,947	2,651,818	3,859,396	104,714,386	.....	.....	.....

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 21a—RÉSUMÉ comparatif des vaisseaux du Canada et des Etats-Unis, transportant du grain, saison de navigation 1909 à 1916.

—	Nombre.	Capacité totale.	Capacité moyenne.	Nombre de cargaisons transportées.	Quantité de grain transporté.	Cargaisons moyennes.	Pourcentage des cargaisons sur les vaisseaux du Canada et des Etats-Unis.
VAISSEAUX CANADIENS.		Boiss.	Boiss.	Nombre.	Boiss.	Boiss.	%
Saison de navigation, 1909.	81	7,853,000	76,951	.....	59,166,295	.....	76
" " 1910.	83	8,113,000	97,747	.....	58,322,546	.....	74
" " 1911.	90	8,952,000	99,466	.....	60,033,134	.....	63
" " 1912.	93	9,507,000	102,227	.....	79,602,273	.....	59
" " 1913.	102	11,561,000	113,343	.....	107,191,180	.....	53
" " 1914.	103	12,667,000	122,980	751	93,175,403	124,068	74
" " 1915.	94	11,988,000	127,532	682	95,280 866	139,708	46
" " 1916.	84	11,270,000	134,167	895	149,255,112	169,000	59
VAISSEAUX AMÉRICAINS.							
Saison de navigation, 1909.	66	15,473,000	234,439	.....	18,710,817	.....	24
" " 1910.	62	15,238,000	245,774	.....	20,056,901	.....	26
" " 1911.	126	30,147,000	239,262	.....	35,602,951	.....	37
" " 1912.	154	34,900,000	226,624	.....	55,943,671	.....	41
" " 1913.	202	53,230,000	263,514	.....	98,132,198	.....	47
" " 1914.	88	23,535,000	267,443	138	33,224,473	240,757	26
" " 1915.	225	58,151,000	258,448	452	106,513,046	235,648	54
" " 1916.	189	43,470,500	230,002	565	104,714,386	185,335	41

N° 22—Evaluation des étendues ensemencées dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta pour les années 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Années.	Blé—Acres.				Avoine—Acres.				Orge—Acres.			
	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.		Totaux.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.		Totaux.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.		Totaux.
		Saskatchewan.	Alberta.			Saskatchewan.	Alberta.			Saskatchewan.	Alberta.	
1900	1,457,396	412,864		1,870,260	429,108	175,439		604,547	155,111	17,044		172,155
1901	2,011,835	504,697		2,516,532	689,951	229,439		919,390	191,009	24,702		215,711
1902	2,039,940	625,758		2,665,698	725,060	310,367		1,035,427	329,990	36,445		366,435
1903	2,442,873	837,234		3,280,107	855,431	440,662		1,296,093	326,537	69,667		396,204
1904	2,369,118	965,549		3,334,667	943,574	523,634		1,467,208	361,004	86,154		447,158
1905	2,643,588	1,130,084	107,527	3,881,199	1,031,239	449,936	242,801	1,723,976	432,298	32,946	64,530	529,774
1906	3,141,537	1,730,586	177,127	5,049,250	1,155,961	639,893	335,728	2,131,582	474,242	53,565	73,588	601,395
1907	2,789,553	2,047,724	207,900	5,045,177	1,213,596	801,810	307,093	2,322,499	649,570	79,339	54,698	783,607
1908	2,850,640	3,703,563	258,817	6,813,020	1,216,632	1,772,976	400,702	3,390,310	658,441	229,574	73,086	961,101
1909	2,642,111	4,085,000	330,000	7,057,111	1,373,683	2,240,000	500,000	4,113,683	601,008	244,000	100,000	945,008
1910	2,962,187	4,664,834	592,960	8,219,981	1,486,436	2,082,607	492,589	4,061,632	624,644	234,394	90,901	949,939
1911	3,339,072	5,232,248	1,616,899	10,188,219	1,628,562	2,192,806	1,178,410	4,999,778	759,977	244,993	156,418	1,161,388
1912	2,653,100	4,891,500	1,417,200	8,961,800	1,269,000	2,285,600	1,359,300	4,913,900	454,600	180,300	174,900	809,800
1913	2,804,000	5,720,000	1,512,000	10,036,000	1,398,000	2,755,000	1,639,000	5,792,000	496,000	332,000	197,000	1,025,000
1914	2,616,000	5,348,300	1,371,100	9,335,400	1,331,000	2,520,000	1,502,000	5,353,000	468,000	290,000	178,000	936,000
1915	3,342,900	6,838,100	1,563,700	11,744,700	1,441,000	2,937,000	1,912,000	6,290,000	490,000	287,000	185,000	962,000
1916	2,305,900	7,457,700	2,109,000	11,872,600	1,271,000	3,180,600	1,746,500	6,198,100	614,000	344,000	281,400	1,249,400

N° 22—Evaluation des étendues ensemencées dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta pour les années 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916—*Fin.*

Années.	Lin—Acres.				Étendue totale.			
	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.		Totaux.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.		Totaux.
		Saskatchewan.	Alberta.			Saskatchewan.	Alberta.	
*1900	10,000			10,000	2,051,615	605,347		2,656,962
1901	20,979			20,979	2,913,774	758,838		3,672,612
1902	41,200	17,067		58,267	3,136,190	989,637		4,125,827
1903	55,900	32,431		88,331	3,680,741	1,379,994		5,060,735
1904	35,428	16,264		51,692	3,752,241	1,591,601		5,343,842
1905	24,770	25,315	581	50,666	4,131,895	1,638,281	415,439	6,185,615
1906	18,790	76,005	3,647	98,442	4,790,530	2,500,049	590,090	7,880,669
1907	25,915	128,528	†7,230	161,673	4,678,634	3,057,401	576,921	8,312,956
1908	50,187	264,728	8,046	322,961	4,775,900	5,970,841	740,651	11,487,392
1909	‡25,096	319,100	*11,200	355,396	4,641,898	6,888,100	941,200	12,471,198
1910	Seigle 6,361 Pois 2,247		Seig. 1,522 15,271	462,633	5,122,877	7,378,065	1,193,243	13,694,185
1911	41,002 85,836 Seigle 6,167	396,230 932,408	Seig. 20,659 93,662	1,138,732	5,819,614	8,602,455	3,066,048	17,488,117
1912	94,000	1,463,000	Seig. 21,000 111,400	1,689,400	4,470,700	8,820,400	3,083,800	16,374,900
1913	Seigle 5,000 54,000	Seig. 3,000 1,386,000	" 16,000 105,000	Seig. 24,000 1,545,000	4,757,000	10,196,000	3,469,000	18,422,000
1914	Seigle 5,000 40,000	Seig. 2,600 958,000	" 16,400 80,000	Seig. 24,000 1,078,000	4,460,000	9,118,900	3,147,500	16,726,400
1915	Seigle 5,800 34,000	Seig. 2,700 697,000	" 16,800 70,000	Seig. 25,300 801,000	5,313,700	10,761,800	3,747,500	19,823,000
1916	28,000 22,000	20,500 497,700	19,000 81,000	67,500 600,700	4,240,900	11,500,500	4,236,900	19,978,300

Note.—Avant 1905 les provinces de Saskatchewan et Alberta faisaient partie des Territoires du Nord-Ouest.

† 591 et 151 acres de ce total sont en seigle et en épeautre respectivement.

* 1,000 et 500 acres sont en seigle et en épeautre respectivement, Alberta. ‡3,007 et 1,454 acres sont en seigle et en pois respectivement, Manitoba.

N° 23—EVALUATION du rendement moyen par acre des divers grains cultivés dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, pour les années 1898 à 1916.

Années.	Rendement par acre—Blé.				Rendement par acre—Avoine.			Rendement par acre—Orge.			Rendement par acre—Lin		
	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.		Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.
			Printemps	Hiver.									
1898	17·41	17·30	25·27	.....	35·02	23·95	44·50	29·17	21·81	32·00	14·00	.....	.....
1899	17·13	18·49	23·47	.....	38·30	30·17	42·16	29·40	20·97	26·80	14·00	.....	.....
1900	8·90	9·00	19·22	.....	20·50	17·68	33·82	18·90	18·16	25·37	8·40	.....	.....
1901	25·10	25·41	24·58	.....	40·20	44·76	40·68	34·20	31·48	32·81	12·00	.....	.....
1902	26·00	22·57	18·86	.....	47·50	30·93	31·74	35·90	20·91	21·31	12·70	9·80	12·00
1903	16·42	19·44	18·65	23·95	38·62	32·71	31·95	26·66	24·94	25·51	10·50	9·20	9·34
1904	16·52	17·51	16·58	18·33	38·80	31·04	31·04	30·54	24·27	26·12	13·10	10·45	13·63
1905	21·07	23·09	21·46	21·41	42·60	42·70	39·18	32·50	27·11	27·36	13·20	15·73	14·34
1906	19·48	21·40	23·07	21·11	45·85	37·45	39·12	26·96	24·57	29·32	14·60	9·35	10·65
1907	14·22	13·52	18·25	20·66	34·80	29·09	30·11	25·70	17·02	19·78	12·25	10·62	7·87
1908	17·28	13·68	18·81	29·47	36·80	27·29	36·93	27·54	17·28	25·03	11·80	9·78	7·96
1909	17·33	22·10	25·00	25·00	37·10	47·10	40·00	27·31	32·10	25·00	12·29	13·90	0·81
1910	13·47	15·58	12·61	15·48	28·70	30·40	24·64	20·75	24·58	20·78	9·97	7·68	3·02
1911	18·29	18·50	20·75	23·74	45·30	45·00	41·21	31·50	28·00	29·41	14·00	11·13	9·30
1912	22·20	19·18	21·54	21·83	42·40	45·99	46·30	32·92	32·87	33·05	12·49	12·91	12·83
1913	19·02	21·25	23·00	21·00	40·60	41·42	43·65	28·84	31·39	32·15	11·70	11·24	11·00
1914	14·84	13·74	21·30	21·00	28·25	24·53	38·00	21·00	16·90	27·00	8·44	6·40	7·67
1915	28·84	28·54	32·67	33·92	48·21	53·67	56·35	36·25	36·83	37·75	11·00	13·00	16·0
1916	12·00	16·50	23·00	28·50	32·75	42·75	44·25	22·50	29·25	28·75	10·75	11·50	13·75

N° 24—Evaluation des étendues ensemencées dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années sous-mentionnées.

Années.	Blé—Acres.						Avoine—Acres.					
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince Edouard.	Total.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.
1900	1,445,545	.....	26,867	.....	.....	1,472,412	2,398,834	.....	178,992	.....	.....	2,577,826
1901	1,269,635	133,764	26,010	16,327	.....	1,445,736	2,408,464	1,349,384	184,114	90,924	.....	4,032,886
1902	1,051,707	.....	22,602	.....	.....	1,074,309	2,500,758	.....	171,913	.....	.....	2,672,671
1903	913,546	.....	21,544	.....	.....	935,090	2,638,665	.....	176,909	.....	.....	2,815,574
1904	833,485	.....	20,410	.....	.....	853,895	2,654,936	.....	178,074	.....	.....	2,833,010
1905	986,329	.....	20,684	.....	.....	1,007,013	2,668,416	.....	187,146	.....	.....	2,855,562
1906	959,032	.....	20,824	.....	.....	979,856	2,716,711	.....	194,647	.....	.....	2,911,358
1907	820,678	107,698	20,601	20,419	35,847	1,005,243	2,932,509	1,483,163	194,211	128,779	174,930	4,913,592
1908	821,766	105,500	17,579	20,600	27,600	993,045	2,774,259	1,542,500	191,865	135,000	150,100	4,793,724
1909	798,536	100,500	14,447	20,600	26,100	960,183	2,695,585	1,574,100	194,815	138,000	184,000	4,786,500
1910	872,792	99,400	13,988	21,630	.....	1,007,810	2,757,933	1,649,600	196,795	144,900	.....	4,749,228
1911	971,203	71,086	13,226	9,917	.....	1,065,432	2,699,230	1,430,677	198,120	84,499	.....	4,412,526
1912	671,000	63,100	12,400	12,800	30,700	790,000	2,637,000	1,170,400	186,000	97,600	177,000	4,268,000
1913	850,000	58,000	13,000	13,000	32,000	966,000	2,814,000	1,303,000	195,000	101,500	180,000	4,593,500
1914	834,000	55,000	12,600	12,000	32,000	945,600	2,840,000	1,327,000	200,000	101,800	183,000	4,651,800
1915	1,093,000	71,000	14,000	13,300	34,400	1,225,700	3,095,000	1,400,000	201,000	112,000	196,000	5,004,000
1916	865,000	64,000	14,000	13,400	34,500	990,900	1,991,000	1,073,000	198,000	116,000	199,000	3,577,000

N° 24—EVALUATION des étendues ensemencées dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années sous-mentionnées—*Suite.*

Années.	ORGE—ACRES.						POIS—ACRES.					
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.
1900	557,810	.....	5,053	.....	.....	562,863	661,592	.....	.....	.....	.....	661,592
1901	637,201	104,017	4,396	7,679	.....	753,293	602,724	77,960	.....	148	.....	680,832
1902	661,622	.....	4,235	.....	.....	665,857	532,639	.....	.....	.....	.....	532,639
1903	709,839	.....	4,113	.....	.....	713,952	407,133	.....	.....	.....	.....	407,133
1904	772,434	.....	3,906	.....	.....	776,340	339,260	.....	.....	.....	.....	339,260
1905	772,633	.....	4,104	.....	.....	776,737	374,518	.....	.....	.....	.....	374,518
1906	756,163	.....	4,277	.....	.....	760,440	410,356	.....	.....	.....	.....	410,356
1907	766,891	112,979	4,094	10,234	5,497	899,695	340,977	55,817	.....	1,635	636	399,065
1908	734,029	109,600	3,416	9,700	5,900	862,645	396,642	51,900	.....	1,500	600	450,642
1909	695,262	108,400	10,600	.....	5,900	820,162	381,609	46,400	.....	1,500	600	430,109
1910	626,144	104,000	.....	10,900	.....	741,044	403,414	44,000	.....	11,500	.....	458,914
1911	616,977	106,010	.....	6,361	.....	729,348	304,491	33,048	.....	195	.....	337,734
1912	500,000	91,300	2,500	5,600	4,400	603,800	220,000	29,000	560	190	70	249,820
1913	485,000	89,000	2,500	5,000	4,000	585,500	190,000	26,000	500	200	80	216,780
1914	461,000	85,000	2,400	4,800	3,800	557,000	179,000	24,000	460	190	80	203,730
1915	449,000	85,000	2,100	4,900	3,700	544,700	169,000	24,400	420	190	70	194,080
1916	326,000	72,800	1,900	4,700	3,600	409,000	126,000	21,600	400	180	60	148,240

N° 24—EVALUATION des étendues ensemencées dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années sous-mentionnées—*Suite.*

Années.	SEIGLE—Acres.						MAÏS—Acres.					
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.
1900	142,213	.....	.....	.....	.....	142,213	330,772	.....	.....	.....	.....	330,772
1901	158,236	19,530	.....	1,015	.....	178,781	323,923	.....	55,815	1,757	.....	381,495
1902	189,318	.....	.....	.....	.....	189,318	371,959	.....	.....	.....	.....	371,959
1903	179,277	.....	.....	.....	.....	179,277	378,924	.....	.....	.....	.....	378,924
1904	130,702	.....	.....	.....	.....	130,702	339,882	.....	.....	.....	.....	339,882
1905	101,292	.....	.....	.....	.....	101,292	295,005	.....	.....	.....	.....	295,005
1906	79,870	.....	.....	.....	.....	79,870	470,252	.....	.....	.....	.....	470,252
1907	69,745	22,005	.....	845	49	92,644	544,288	.....	.....	2,055	1,016	547,359
1908	87,908	20,200	.....	.....	.....	108,108	533,443	33,600	.....	.....	.....	567,043
1909	94,661	19,000	.....	.....	.....	113,661	322,789	32,200	.....	.....	.....	354,989
1910	95,397	17,700	.....	.....	.....	113,097	320,519	29,099	.....	.....	.....	349,618
1911	98,652	20,440	.....	963	.....	120,055	308,350	25,273	.....	.....	.....	333,623
1912	95,000	19,200	.....	910	.....	115,110	271,700	21,000	.....	150	.....	292,850
1913	85,000	10,000	.....	300	.....	95,300	260,000	18,000	40	100	.....	278,140
1914	78,000	9,000	.....	280	.....	87,280	239,000	17,000	.....	.....	.....	256,000
1915	78,000	8,700	.....	300	.....	87,000	237,000	16,300	.....	.....	.....	253,300
1916	69,000	8,300	.....	320	.....	77,620	160,000	13,000	.....	.....	.....	173,000

N° 24—EVALUATION des étendues ensemencées dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années sous-mentionnées—*Fin.*

Années.	SARRASIN—ACRES.						TOTAL—ACRES.					
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Total.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard	Total.
1900	102,570	.....	69,165	.....	.....	171,735	5,659,336	.....	280,077	.....	.....	5,939,413
1901	88,266	102,602	70,114	9,345	.....	270,327	5,488,449	1,843,072	284,634	127,195	.....	7,743,350
1902	93,324	.....	63,022	.....	.....	156,346	5,308,003	.....	261,772	.....	.....	5,569,775
1903	95,487	.....	61,495	.....	.....	156,982	5,322,871	.....	264,061	.....	.....	5,586,932
1904	100,608	.....	61,574	.....	.....	162,182	5,161,307	.....	263,964	.....	.....	5,425,271
1905	101,591	.....	60,565	.....	.....	162,156	5,198,193	.....	272,499	.....	.....	5,470,692
1906	106,444	.....	57,588	.....	.....	164,032	5,498,828	.....	277,336	.....	.....	5,776,164
1907	113,039	1,248	58,262	18,657	4,294	195,500	5,588,127	1,782,910	277,168	182,624	222,269	8,053,098
1908	140,605	91,400	58,444	18,000	3,900	312,349	5,488,652	1,954,700	271,304	184,800	188,100	8,087,556
1909	176,630	70,600	56,735	18,000	3,840	325,805	5,165,072	1,951,200	265,997	188,700	220,400	7,791,369
1910	194,913	69,456	56,305	18,000	.....	338,674	5,271,112	2,013,255	267,088	206,930	.....	7,758,385
1911	189,039	110,609	55,979	7,904	.....	363,531	5,187,942	1,797,143	267,325	109,839	.....	7,362,249
1912	201,700	114,600	60,500	7,500	2,700	387,000	4,596,400	1,508,600	261,960	124,750	214,870	6,706,580
1913	193,000	110,000	64,000	11,000	2,700	380,700	4,877,000	1,614,000	275,040	131,100	218,780	7,115,920
1914	176,000	102,000	63,800	10,000	2,600	354,400	4,807,000	1,619,000	279,260	129,070	221,480	7,055,810
1915	169,000	104,000	58,000	10,200	2,600	343,800	5,290,000	1,709,400	275,520	140,890	236,770	7,652,580
1916	175,000	101,000	53,000	10,000	2,500	341,500	3,712,000	1,353,700	267,300	144,600	239,660	5,717,260

N° 25—EVALUATION du rendement moyen par acre pour les grains ci-dessous mentionnés, dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années 1898 à 1916.

Années.	Blé.						Avoine.				
	Ontario.		Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.
	Automne	Printemps.									
1898	24·00	17·70	.....	.....	.....	.....	36·60	.....	.....	.....	.....
1899	13·30	17·70	.....	.....	.....	.....	38·00	.....	.....	.....	.....
1900	21·90	18·40	.....	.....	.....	.....	37·40	.....	.....	.....	.....
1901	17·50	15·40	.....	.....	.....	.....	32·50	.....	.....	.....	.....
1902	27·00	20·00	.....	20·00	.....	.....	42·60	.....	30·80	.....	.....
1903	25·90	18·80	.....	21·10	.....	.....	41·60	.....	23·70	.....	.....
1904	15·10	15·40	.....	17·60	.....	.....	38·50	.....	.....	28·90	.....
1905	22·50	18·80	.....	19·60	.....	.....	39·60	.....	29·30	.....	.....
1906	23·90	19·00	.....	19·50	.....	.....	39·90	.....	29·20	.....	.....
1907	23·00	17·10	.....	19·90	.....	.....	28·50	.....	29·50	.....	.....
1908	24·20	15·50	13·50	16·60	20·00	.....	34·80	23·00	28·10	30·00	.....
1909	24·10	16·50	16·71	18·50	20·00	.....	33·50	27·00	29·10	30·00	.....
1910	26·70	19·30	18·38	19·00	25·00	.....	37·00	29·66	29·70	38·00	.....
1911	21·40	17·20	17·73	19·20	21·60	.....	31·40	26·22	30·10	29·24	.....
1912	20·63	18·77	16·17	18·11	20·19	18·39	34·85	25·86	28·81	32·53	40·77
1913	23·91	19·66	18·71	20·72	20·50	19·62	37·37	29·95	30·49	32·42	34·13
1914	21·51	18·80	18·00	18·57	21·87	25·28	35·00	31·74	32·44	34·00	41·51
1915	28·34	22·36	19·88	19·09	18·57	19·00	39·68	30·13	27·66	31·14	34·86
1916	21·25	16·25	15·00	17·25	19·50	16·75	25·50	22·75	30·50	34·75	37·25

N° 25—EVALUATION du rendement moyen par acre pour les grains ci-dessous mentionnés, dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années 1898 à 1916—*Suite.*

Années	Orge.					Maïs.				
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.
1898	28·90	.....	.....	.....	.....	70·90	.....	.....	.....	.....
1899	30·20	.....	.....	.....	.....	65·00	.....	.....	.....	.....
1900	29·30	.....	.....	.....	.....	81·90	.....	.....	.....	.....
1901	26·30	.....	.....	.....	.....	76·70	.....	.....	.....	.....
1902	33·10	.....	25·10	.....	.....	55·10	.....	.....	.....	.....
1903	34·30	.....	25·10	.....	.....	77·30	.....	.....	.....	.....
1904	31·80	.....	22·70	.....	.....	61·40	.....	.....	.....	.....
1905	31·40	.....	23·50	.....	.....	70·90	.....	.....	.....	.....
1906	33·40	.....	23·20	.....	.....	82·90	.....	.....	.....	.....
1907	28·30	.....	23·50	.....	.....	64·70	.....	.....	.....	.....
1908	28·50	19·80	22·20	23·00	.....	78·80	33·50	.....	.....	.....
1909	27·00	24·02	.....	23·00	.....	70·10	32·50	.....	.....	.....
1910	30·50	24·49	.....	29·00	.....	77·70	.....	29·54	.....	.....
1911	26·30	22·76	.....	25·77	.....	71·10	30·32	.....	.....	.....
1912	29·49	23·69	27·42	27·22	32·04	59·06	24·47	.....	58·50	.....
1913	30·08	25·43	29·64	26·89	27·73	62·24	32·58	38·50	27·50	.....
1914	30·34	26·60	26·81	28·72	31·25	56·11	30·24	.....	.....	.....
1915	34·23	26·53	22·96	26·20	28·88	58·48	31·17	.....	.....	.....
1916	23·00	20·00	23·75	26·25	29·25	37·25	24·75	.....	.....	.....

N° 25—EVALUATION du rendement moyen par acre pour les grains ci-dessous mentionnés, dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années 1898 à 1916—*Suite.*

Années.	Sarrasin.					Lin.				
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.
1898	15·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1899	16·70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1900	18·30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1901	19·90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1902	20·50	.....	23·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1903	21·50	.....	23·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1904	20·50	.....	20·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1905	21·70	.....	19·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1906	16·80	.....	20·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1907	22·50	.....	24·90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1908	23·60	23·10	23·40	31·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1909	24·20	28·08	24·70	26·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1910	24·10	26·65	24·60	27·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1911	20·40	22·57	20·90	21·81	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1912	26·74	26·44	24·36	26·27	36·83	.....	9·66	.....	.....	.....
1913	19·11	23·27	27·85	25·21	24·00	23·38	10·48	.....	.....	.....
1914	23·40	24·28	26·43	25·94	32·91	15·76	11·70	.....	.....	.....
1915	21·81	24·69	22·68	21·72	29·00	12·38	11·89	.....	.....	.....
1916	14·50	19·00	22·75	24·50	27·25	9·25	10·50	.....	.....	.....

N° 25—EVALUATION du rendement moyen par acre pour les grains ci-dessous mentionnés, dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard, pour les années 1898 à 1916—*Fin.*

Années.	Seigle.					Pois.				
	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.
1898	16·20	.....	.....	.....	.....	15·60	.....	.....	.....	.....
1899	16·60	.....	.....	.....	.....	20·40	.....	.....	.....	.....
1900	16·60	.....	.....	.....	.....	21·20	.....	.....	.....	.....
1901	16·10	.....	.....	.....	.....	16·70	.....	.....	.....	.....
1902	18·15	.....	.....	.....	.....	14·40	.....	.....	.....	.....
1903	16·60	.....	.....	.....	.....	21·90	.....	.....	.....	.....
1904	15·30	.....	.....	.....	.....	19·50	.....	.....	.....	.....
1905	16·90	.....	.....	.....	.....	19·00	.....	.....	.....	.....
1906	16·60	.....	.....	.....	.....	18·00	.....	.....	.....	.....
1907	15·50	.....	.....	.....	.....	21·60	.....	.....	.....	.....
1908	16·50	16·10	.....	.....	.....	18·70	13·00	.....	19·00	.....
1909	16·60	17·60	.....	.....	.....	20·00	16·20	.....	24·00	.....
1910	17·00	17·40	.....	.....	.....	14·90	16·57	.....	21·00	.....
1911	15·80	15·72	.....	16·00	.....	14·70	15·91	.....	22·40	.....
1912	18·38	15·44	.....	16·40	.....	14·95	15·11	16·14	25·50	22·33
1913	18·43	15·60	.....	27·00	.....	18·06	17·34	21·30	33·25	2 ·25
1914	17·19	17·30	.....	17·67	.....	16·00	18·00	20·70	22·23	40·00
1915	19·88	16·71	.....	15·00	.....	17·79	16·56	17·08	18·66	15·75
1916	17·50	14·25	.....	17·00	.....	14·25	14·00	16·50	17·75	22·25

N° 26—Evaluation de la production du grain au Canada.

Note—A—Automne; P—Printemps; H—Hiver.

Provinces.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Pois.	Sarrasin.	Totaux.
1900	Boiss.	Boiss.	Boisp.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ontario	A. 23,369,737 P. 6,940,333	89,693,327	16,909,751	.....	2,357,635	14,058,198	1,874.261	155.203.242
Nouveau'Brunswick	504,301	5,281,690	120,222	.....	.....	.....	1,527,610	7,433,823
Manitoba	13,025,252	8,814,312	2,939,477	164,313	25,792	9,048	.....	24,978,194
Territoires du Nord-Ouest	4,028,294	4,226,152	353,216	.....	.....	.....	.....	8,607,662
Totaux	47,867,917	108,015,481	20,322,666	164,313	2,383,427	14,067,246	3,401,871	196,222,921
1901.								
Ontario	A. 16,017,029 P. 5,498,751	78,334,490	16,761,076	.....	2,547,313	10,089,173	1,757,071	131,004,903
Nouveau-Brunswick	478,886	4,944,992	99,540	.....	.....	.....	.....	5,523,418
Manitoba	50,011,835	27,796,588	6,536,155	266,420	62,261	16,349	.....	84,689,608
Territoires du Nord-Ouest	12,808,447	11,113,066	795,100	195,100	.....	.....	.....	24,911,713
Totaux	84,814,948	122,189,136	24,191,871	461,520	2,609,574	10,105,522	1,757,071	246,129,642
1902.								
Ontario	A. 20,233,669 P. 6,048,024	106,431,439	21,890,602	.....	3,509,332	7,664,679	1,911,683	167,689,428
Nouveau-Brunswick	453,640	5,313,349	106,701	.....	.....	.....	1,501,731	7,375,421
Manitoba	53,077,267	34,478,160	11,848,422	564,440	49,900	34,154	.....	100,052,343
Territoires du Nord-Ouest	13,956,850	10,661,295	870,417	170,670	.....	.....	.....	25,659,232
Totaux	93,769,450	156,884,243	34,716,142	735,110	3,559,232	7,698,833	3,413,414	300,776,424
1903.								
Ontario	A. 17,242,763 P. 4,650,707	110,228,103	24,378,817	.....	2,970,768	8,924,650	2,049,169	170,444,977
Nouveau-Brunswick	456,235	5,791,607	105,117	.....	.....	.....	1,424,728	7,777,687
Manitoba	40,116,348	33,035,744	8,707,252	586,950	88,182	41,483	.....	82,575,959
Territoires du Nord-Ouest	16,029,149	14,179,705	1,842,284	292,852	.....	.....	.....	32,343,990
Totaux	78,495,202	163,235,159	35,033,470	879,802	3,058,950	8,966,133	3,473,897	293,142,613

N° 26—EVALUATION de la production du grain au Canada—*Suite.*

Provinces.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Pois.	Sarrasin.	Totaux
1904.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Ontario	(A. 9,160,623 / P. 3,471,103)	102,173,443	24,567,825	.....	2,001,826	6,629,866	2,066,234	150,070,920
Nouveau-Brunswick	359,545	5,153,262	88,772	.....	.....	.....	1,262,050	6,863,629
Manitoba	39,162,458	36,289,979	11,177,970	464,106	125,860	.....	.....	87,220,373
Territoires du Nord-Ouest	16,875,537	16,365,846	2,206,577	171,437	.....	.....	.....	35,619,397
Totaux	69,029,266	159,982,530	38,041,144	635,543	2,127,686	6,629,866	3,328,284	279,774,319
1905.								
Ontario	(A. 17,933,961 / P. 3,582,627)	105,563,572	24,265,394	.....	1,714,951	7,100,021	2,199,652	162,360,178
Nouveau-Brunswick	404,897	5,486,528	96,809	.....	.....	.....	1,157,237	7,145,471
Manitoba	55,761,416	45,484,025	14,064,175	326,964	173,075	53,706	.....	115,863,361
Saskatchewan	26,107,286	19,213,055	893,396	398,399	.....	.....	.....	46,612,136
Alberta	2,306,524	9,514,180	1,773,914	8,337	.....	.....	.....	13,602,955
Totaux	106,096,711	185,261,360	41,093,688	733,700	1,888,026	7,153,727	3,356,889	345,584,101
1906.								
Ontario	(A. 18,841,774 / P. 3,267,000)	108,341,455	25,253,011	*23,988,682	1,327,582	7,388,987	1,792,903	190,201,394
Nouveau-Brunswick	406,853	5,695,580	99,355	.....	.....	.....	1,179,998	7,381,786
Nouvelle Ecosse	200,000	2,100,000	150,000	.....	14,000	.....	.....	2,464,000
Manitoba	61,250,413	50,692,977	17,532,553	274,330	100,680	67,301	.....	129,918,254
Saskatchewan	37,040,098	23,965,528	1,316,415	710,689	.....	†19,480	.....	63,052,210
Alberta	(H. 1,301,359 / P. 2,664,661)	13,136,913	2,157,957	38,491	22,462	†11,423	.....	19,333,266
Colombie Britannique	533,333	1,529,411	625,000	.....	.....	.....	.....	2,687,744
Totaux.	125,505,491	205,461,864	47,134,291	*23,988,682 1,023,510	1,464,724	†30,903 7,456,288	2,972,901	415,038,654
1907.								
Ontario	(A. 15,545,491 / P. 2,473,651)	83,524,301	21,718,332	*22,247,931	1,081,706	7,365,036	2,546,468	156,502,916
Nouveau-Brunswick	410,714	5,748,134	96,558	.....	.....	.....	1,451,911	7,707,317
Nouvelle-Ecosse	336,318	4,105,580	283,646	.....	14,088	.....	.....	4,739,632

Québec	A. 47,563 P. 1,692,164	41,327,762	2,885,347	.....	340,000	1,017,223	2,811,810	50,121,869
Ile du Prince-Edouard	582,450	6,313,872	172,371	.....	939	9,088	141,194	7,219,914
Totaux, provinces de l'est	21,088,351	141,019,649	25,156,254	*22,247,931	1,436,733	8,391,347	6,951,383	226,291,648
Manitoba	39,688,266	42,140,745	16,752,724	317,347	83,682	27,512	.....	99,010,285
Saskatchewan	27,691,601	23,324,903	1,350,265	1,364,716	.....	.....	.....	53,731,485
Alberta	H. 1,932,925 P. 2,261,610	9,247,914	1,082,460	50,002	10,595	†3,346	.....	14,588,852
Colombie Britannique	442,000	1,730 000	88,560	.....	21,600	.....	.....	2,282,160
Totaux, provinces de l'ouest	72,016,402	76,443,562	19,274,009	1,732,065	115,877	*3,346 27,521	.....	169,612,782
Grands totaux	93,104,753	217,463,211	44,430,263	*22,247,931 1,732,065	1,552,610	†3,346 8,418,868	6,951,383	395,904,430
1908.								
Ontario	A. 16,430,476 P. 2,197,716	96,626,419	20,888,569	23,601,122	1,453,616	7,401,336	3,323,668	171,922,922
Nouveau-Brunswick	292,491	5,396,273	75,915	.....	.....	.....	1,372,072	7,136,751
Nouvelle-Ecosse	412,000	4,050,000	223,100	.....	.....	28,500	558,000	5,271,600
Québec	1,424,000	35,478,000	2,170,000	*1,126,000	325,000	675,000	2,111,000	43,309,000
Ile du Prince-Edouard	425,000	6,124,000	248,000	.....	.....	14,000	129,000	6,940,000
Totaux, provinces de l'est	21,181,683	147,674,692	23,605,584	*24,727,122	1,778,616	8,118,836	7,493,740	234,580,273
Manitoba	49,252,539	44,686,043	18,135,757	502,206	334,960	147,033	.....	113,058,187
Saskatchewan	50,654,629	48,379,838	3,965,724	2,589,352	55,008	.....	†90,713	105,735,264
Alberta	P. 4,001,503 H. 3,093,422	15,922,974	1,949,164	73,762	22,625	.....	†9,697	25,073,147
Colombie Britannique	464,100	1,816,500	93,000	.....	22,700	.....	.....	2,396,300
Totaux, provinces de l'ouest	107,466,193	110,805,355	24,143,645	3,165,320	434,942	147,033	†100,410	246,262,898
Grands totaux	128,647,876	258,480,047	47,749,229	*24,727,122 3,165,320	2,213,558	8,265,869	†100,410 7,493,740	480,843,171
1909.								
Ontario	A. 15,967,653 P. 2,223,567	90,235,579	18,776,777	*22,619,690	1,573,921	7,613,656	4,280,790	163,291,633
Nouveau-Brunswick	268,079	5,682,338	70,000	.....	.....	.....	1,405,775	7,426,192
Nouvelle-Ecosse	412,000	4,140,000	243,800	.....	.....	36,000	468,000	5,299,800
Québec	1,679,000	42,501,000	2,604,000	*1,047,000	335,000	752,000	1,982,000	50,900,000
Ile du Prince-Edouard	537,000	7,246,000	275,000	.....	.....	19,000	130,000	8,207,000
Totaux, provinces de l'est	21,087,299	149,804,917	21,969,577	*23,666,690	1,908,921	8,420,656	8,266,565	235,124,625

N° 26—Evaluation de la production du grain au Canada—*Suite.*

Provinces.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Pois.	Sarrasin.	Totaux.
1909—*Fin.*	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Manitoba	45,774,707	50,983,056	16,416,634	253,636	50,891	25,527	.....	113,504,451
Saskatchewan	90,215,000	105,465,000	7,833,000	4,448,700	.....	.....	.....	207,961,700
Alberta	P. 6,250,000 / H. 2,000,000	20,000,000	2,500,000	82,450	18,000	11,500	.....	30,861,950
Colombie Britannique	460,524	2,162,350	91,474	.....	.....	.....	.....	2,714,348
Totaux, provinces de l'ouest	144,700,231	178,610,406	26,841,108	4,784,786	68,891	37,027	.....	355,042,449
Grands totaux	165,787,530	328,415,323	48,810,685	4,784,786 / *23,666,690	1,977,812	8,457,683	8,266,565	590,167,074
1910.								
Ontario	A. 19,837,172 / P. 2,489,833	102,084,924	19,103,107	*24,900,386	1,620,333	6,016,003	4,693,881	180,745,639
Nouveau-Brunswick	265,848	5,847,877	.....	.....	.....	.....	1,390,717	7,504,442
Nouvelle-Ecosse	534,255	5,550,200	316,000	.....	.....	31,500	486,000	6,917,955
Québec	1,827,000	48,927,000	2,547,000	*860,000	308,000	729,000	1,851,000	57,049,000
Ile du Prince-Edouard	550,000	6,250,000	225,000	.....	.....	12,000	115,000	7,152,000
Totaux, provinces de l'est	25,504,108	168,660,001	22,191,107	*25,760,386	1,928,333	6,788,503	8,536,598	259,369,036
Manitoba	39,916,391	42,647,766	12,960,038	410,928	100,388	33,004	.....	96,068,515
Saskatchewan	72,666,399	63,315,295	5,859,018	3,044,138	.....	.....	.....	144,884,850
Alberta	P. 5,697,956 / H. 2,206,564	12,158,530	1,889,509	46,155	28,306	.....	.....	22,027,020
Totaux, provinces de l'ouest	120,487,310	118,121,591	20,708,565	3,501,221	128,694	33,004	.....	262,980,385
Grands Totaux	145,991,418	286,781,592	42,899,672	29,261,607	2,057,027	6,821,507	8,536,598	522,349,421
1911.								
Ontario	É. 17,926,586 / P. 2,295,534	84,829,232	16,248,129	*21,913,290	1,562,971	4,462,182	3,852,231	153,090,155
Nouveau-Brunswick	254,771	5,970,435	.....	.....	.....	.....	1,173,147	7,398,353
Nouvelle-Ecosse	208,800	2,471,000	164,000	.....	15,400	4,600	172,400	3,036,200

Québec	1,260,000	37,512,000	2,413,000	*766,000	321,000	526,000	2,496,000	45,294,000
Ile du Prince-Edouard	500,000	4,650,000	175,000	.....	.....	10,000	110,000	5,445,000
Totaux, provinces de l'est	22,445,691	135,432,667	19,000,129	22,679,290	1,899,371	5,002,782	7,803,778	214,263,708
Manitoba	P. 60,842,636 / A. 216,150	73,786,683	23,999,239	1,205,727	136,067	45,985	.....	160,232,487
Saskatchewan	96,796,588	98,676,270	6,859,804	10,377,701	.....	.....	.....	212,710,363
Alberta	P. 28,132,000 / A. 8,011,000	56,964,000	4,151,000	973,000	564,000	.....	.....	98,795,000
Colombie Britannique	381,876	1,904,333	79,243	40	4,990	.....	.....	2,370,482
Totaux, provinces de l'ouest	194,380,250	231,331,286	35,089,286	12,556,468	705,057	45,985	.....	474,108,332
Grands totaux	216,825,941	366,763,953	54,089,415	35,235,758	2,604,428	5,048,767	7,803,778	688,372,040
1912.								
Ontario	A. 11,573,000 / P. 2,065,000	91,899,000	14,745,000	135,000	1,746,000	3,289,000	5,393,000	*130,845,000
Nouveau-Brunswick	225,000	5,359,000	69,000	.....	.....	9,000	1,474,000	7,136,000
Nouvelle-Ecosse	258,000	3,175,000	152,000	.....	15,000	4,900	197,000	3,801,900
Québec	1,020,000	30,267,000	2,163,000	12,500	296,000	438,000	3,030,000	*37,226,500
Ile du Prince-Edouard	565,000	7,216,000	141,000	.....	.....	1,600	99,000	8,022,600
Totaux, provinces de l'est	15,706,000	137,916,000	17,270,000	147,500	2,057,000	3,742,500	10,193,000	187,032,000
Manitoba	P. 58,899,000 / H. 1,143,000	53,806,000	14,965,000	1,174,000	.....	.....	.....	128,844,000
Saskatchewan	92,706,000	105,115,000	5,926,000	18,931,000	.....	.....	.....	223,821,000
Alberta	P. 27,059,000 / H. 3,515,000	62,936,000	5,780,000	1,429,000	537,000	.....	.....	101,256,000
Colombie Britannique	A. 96,000 / P. 112,000	1,960,000	73,000	.....	.....	31,000	.....	2,272,000
Totaux, provinces de l'ouest	183,530,000	223,817,000	26,744,000	21,534,000	537,000	31,000	.....	456,193,000
Grands totaux	199,236,000	361,733,000	44,014,000	21,681,500	2,594,000	3,773,500	10,193,000	643,225,000
1913.				Maïs. 16,182,000				
Ontario	P. 17,669,000 / A. 2,182,000	105,159,000	14,589,000	164,000	1,567,000	3,431,000	3,688,000	164,631,000
Nouveau-Brunswick	269,000	5,946,000	74,000	.....	.....	11,000	1,782,000	8,082,000
Nouvelle-Ecosse	267,000	3,291,000	134,000	.....	8,000	6,700	277,000	3,983,700
Québec	1,054,000	39,025,000	2,263,000	9,000	156,000	451,000	2,560,000	45,518,000
Ile du Prince-Edouard	628,000	6,143,000	111,000	.....	.....	1,600	65,000	6,948,600
Totaux, provinces de l'est	22,069,000	159,564,000	17,171,000	16,182,000 173,000	1,731,000	3,901,300	8,372,000	229,163,300

N° 26—Evaluation de la production du grain au Canada—*Fin.*

Province.	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Seigle.	Pois.	Sarrasin.	Totaux.
1913.—*Fin.*	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Manitoba	A. 388,000 P. 52,943,000	56,759,000	14,305,000	632,000	103,000	.....	.....	125,130,000
Saskatchewan	Pet A 121,559,000	114,112,000	10,421,000	15,579,000	68,000	7,000	.....	261,746,000
Alberta	A. 4,242,000 P. 30,130,000	71,542,000	6,334,000	1,155,000	398,000	8,500	.....	113,809,500
Colombie Britannique	386,000	2,692,000	88,000	.....	.....	35,000	.....	3,201,000
Totaux, provinces de l'ouest	209,648,000	245,105,000	31,148,000	17,366,000	569,000	50,500	.....	503,886,500
Grands totaux	231,717,000	404,669,000	48,319,000	16,182,000 17,539,000	2,300,000	3,951,800	8,372,000	733,049,800
1914.				Maïs. 13,410,000				
Ontario	17,658,000	99,400,000	13,987,000	84,000	1,341,000	2,864,000	4,118,000	152,862,000
Nouveau-Brunswick	234,000	6,488,000	64,000	.....	.....	10,000	1,686,000	8,482,000
Nouvelle-Ecosse	262,000	3,461,000	138,000	.....	5,000	4,200	259,000	4,129,200
Québec	990,000	42,119,000	2,261,000	8,200	156,000	432,000	2,477,000	48,443,200
Ile du Prince-Edouard	809,000	7,596,000	119,000	.....	.....	3,200	86,000	8,613,200
Totaux, provinces de l'est	19,953,000	159,064,000	16,569,000	92,200	1,502,000	3,313,400	8,626,000	222,529,60
Manitoba	A. 240,000 P. 38,365,000	31,951,000	9,828,000	338,000	100,000	.....	.....	80,822,000
Saskatchewan	A. 67,000 P. 73,427,000	61,816,000	4,901,000	6,131,000	54,000	.....	.....	146,396,000
Alberta	A. 4,709,000 P. 24,150,000	57,076,000	4,806,000	614,000	360,800	8,100	.....	91,723,900
Colombie Britannique	A. 175,000 P. 194,000	3,171,000	97,000	.....	.....	41,000	.....	3,678,000
Totaux, provinces de l'ouest	141,327,000	154,014,000	19,632,000	7,083,000	514,800	49,100	.....	322,619,900
Grands totaux	161,280,000	313,078,000	36,201,000	*13,410,000 7,175,200	2,016,800	3,362,500	8,626,000	545,149,500

*Maïs.

1915.									
Ontario	A. 27,546,000 P. 2,706,000	122,810,000	15,369,000	62,000	1,551,000	3,007,000	3,686,000	176,737,000
Nouveau-Brunswick	267,000	5,559,600	48,000	.....	.....	6,700	1,315,000	7,196,300
Nouvelle-Ecosse	247,000	3,487,700	128,400	.....	4,500	3,550	221,500	4,092,650
Québec	1,411,000	42,182,000	2,255,000	7,000	145,000	404,000	2,568,000	48,972,000
Ile du Prince-Edouard	653,600	6,832,500	106,800	.....	.....	1,100	75,400	7,669,400
Totaux, provinces de l'est	32,830,600	180,871,800	17,907,200	69,000	1,700,500	3,422,350	7,865,900	244,667,350
Manitoba	A. 363,000 P. 96,062,000	69,471,000	17,763,000	374,000	155,000	.....	.....	184,188,000
Saskatchewan	A. 126,000 P. 195,042,000	157,628,600	10,570,200	9,061,000	75,600	9,200	.....	372,512,600
Alberta	A. 7,316,000 P. 44,039,000	107,741,000	6,984,000	1,124,000	463,000	8,600	.....	167,675,600
Colombie Britannique	A. 200,600 P. 324,400	4,390,600	106,900	.....	.....	38,700	.....	5,061,200
Totaux, provinces de l'ouest	343,473,000	339,231,200	35,424,100	10,559,000	693,600	56,500	.....	729,437,400
Grands totaux	376,303,600	520,103,000	53,331,300	10,628,000 *14,368,000	2,394,100	3,478,850	7,865,900	974,104,750
1916.								
Ontario	A. 16,465,000 P. 1,466,000	50,771,000	7,498,000		1,208,000	1,796,000	2,538,000	81,784,000
Nouveau-Brunswick	242,000	6,039,000	45,000	42,000		6,600	1,206,000	7,538,600
Noouvelle-Ecosse	261,000	4,031,000	123,000		5,400	3,200	245,000	4,668,000
Québec	960,000	24,411,000	1,456,000	5,300	118,000	302,000	1,919,000	29,171,300
Ile du Prince-Edouard	578,000	7,413,000	105,000			1,300	68,000	8,165,300
Totaux, provinces de l'est	19,972,000	92,665,000	9,227,000	47,300	1,331,400	2,109,100	5,976,000	131,327,200
Manitoba	27,714,000	41,625,000	13,815,000	237,000	155,000			83,546,000
Saskatchewan	A. 2,140,000 P. 121,308,000	135,971,000	10,062,000	5,724,000	482,000	11,700		275,698,700
Alberta	A. 1,197,000 P. 47,541,000	77,283,000	8,090,000	1,114,000	523,000	7,600		135,755,600
Colombie Britannique	V. 191,000 P. 304,000	3,630,000	124,000		44,000			4,293,000
Totaux, provinces de l'ouest	200,395,000	258,509,000	32,091,000	7,075,000	1,204,000	19,300		499,293,300
Grands totaux	220,367,000	351,174,000	41.318.000	7,122,300	2,535,000	2,128,400	5,976,000	630,621,100

*Maïs au Canada.

N° 27—Revenus et dépenses de l'inspection du grain dans les divisions d'inspection est et ouest.

Année fiscale.	Revenus.			Dépenses.		
	Division. de l'ouest.	Division. de l'est.	Total.	Division. de l'ouest.	Division. de l'est.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1900	26,080 46	.....	26,080 46	25,183 43	.....	25,183 43
1901	16,282 55	.....	16,282 55	25,773 04	.....	25,773 04
1902	56,977 46	8 ,969 20	65,946 66	35,989 64	10,204 13	46,193 77
1903	73,256 74	11,051 31	84,308 05	49,051 53	14,775 91	63,827 44
1904	53,157 43	7,739 08	60,896 51	51,386 52	17,695 19	69,081 71
1905	57,117 58	7,540 02	64,657 60	65,347 62	18,570 73	83,918 35
1906	96,153 26	6,445 94	102,599 20	86,456 54	18,467 08	104,923 62
1907 (9 mois)	67,859 74	5,055 01	72,914 75	70,531 08	13,941 79	84,472 87
1908	119,934 60	4,970 54	124,905 14	108,046 25	18,085 04	126,131 29
1909	129,679 05	6,318 51	135,997 56	135,960 21	18,808 25	154,768 46
1910	158,638 35	3,194 94	161,833 29	161,008 05	18,947 93	179,955 98
1911	166,256 52	4,613 12	170,869 64	183,380 86	15,351 26	198,732 12
1912	223,950 74	6,192 91	230,143 65	206,111 20	15,734 87	221,846 07
1913	318,880 82	3,660 37	322,541 19	321,156 35	16,124 93	337,281 28
1914	401,700 51	2,512 36	404,212 87	393,284 60	14,393 43	407,678 03
1915	268,669 73	5,398 22	274,067 95	392,598 78	14,943 19	407,541 97
1916	467,945 00	5,791 36	473,736 36	466,027 70	15,206 97	481,234 67

TARIFS fixés par la Loi des Grains du Canada.

Inspection du grain.—Par wagon, 50 cents; en cargaisons, 50 cents par 1,000 boisseaux; en sacs, ⅛c. par quintal.

Pesage du grain.—Par wagon, 30 cents; en cargaisons, 30 cents par 1,000 boisseaux.

N° 28—ETAT des revenus perçus sous la Loi des Grains du Canada pour les exercices terminés le 30 juin 1905, 1906 et le 31 mars 1907 (9 mois), 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

——	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Toronto, inspection du grain et échantillons vendus	1,639 50	2,682 72	2,696 36	1,667 76	3,733 29	1,307 28	1,438 05	1,929 60	694 28	687 29	1,231 62	1,638 93
Montréal, inspection du grain et échantillons vendus	4,838 95	3,261 65	1,865 95	2,743 30	1,961 92	1,390 08	2,430 02	3,329 45	1,630 31	775 47	3,268 08	3,088 73
Division d'inspection de l'ouest, inspection et pesage du grain, patentes d'entrepôts et autres, échantillons vendus, surestaries des vaisseaux et droits d'enregistrement et d'annulation	57,117 58	96,153 26	67,859 74	119,934 60	129,679 05	158,638 35	166,256 52	223,950 74	327,675 54	401,700 51	269,087 93	467,945 00
Toronto, inspection du foin	11 80	4 00	40 30	35 45	72 00	57 27	255 16	508 23	486 80	688 20	746 18	1,063 70
Montréal, pesage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 00	464 50	79 00	.....	.....
Peterborough, inspection du grain et échantillons vendus	680 70	240 75	275 60	384 40	482 00	287 20	255 70	290 66	275 60	151 20	121 14	.....
Peterborough, inspection du foin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 10	.....	.....	5 80	.....	.....
Peterborough, pesage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54 90	16 20	39 90	23 40	31 20	.....
Kingston, inspection du grain et échantillons vendus	369 07	256 82	176 80	139 63	69 30	95 84	177 19	69 77	68 98	102 00	.....	.....
Revenus divers	.....	50 60	1 20	0 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	64,657 60	102,649 80	72,915 95	124,905 64	135,997 56	161.776 02	170,869 64	230,143 65	331,335 91	404,212 87	274,486 15	473,736 36

ETAT des droits d'inspection, de pesage, etc., sur le grain inspecté au Canada, et coût relatif par boisseau au producteur durant les exercices sous-mentionnés.

—	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'ouest	57,117 58	96,153 26	67,859 74	119,934 60	129,679 05	158,638 35	166,256 52	223,950 74	330,849 11	401,700 51	269,087 93	467,945 00
Division de l'est—												
Toronto	1,639 50	2,682 72	2,696 36	1,667 76	3,733 29	1,307 28	1,438 05	1,929 60	694 28	687 29	1,231 62	1,638 93
Montréal	4,838 95	3,261 65	1,865 95	2,743 30	1,961 92	1,390 08	2,430 02	3,329 45	1,630 31	775 47	3,268 08	3,088 73
Montréal (pesage)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 00	464 50	79 00	.....	.....
Peterborough	680 70	240 75	275 60	384 40	482 00	287 20	255 70	290 66	275 60	151 20	121 14	.....
Peterborough (pesage)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54 90	16 20	39 90	23 40	.....	.....
Kingston	369 07	256 82	176 80	139 63	69 30	95 84	177 19	69 77	68 98	102 00	31 20	.....
Total, division de l'est	7,528 22	6,441 94	5,014 71	4,935 09	6,246 51	3,080 40	4,355 86	5,684 68	3,173 57	1,818 36	4,652 04	4,727 66
Grand total	64,645 80	102,595 20	72,874 45	124,869 69	135,925 56	161,718 75	170,612 38	229,635 42	330,849 11	403,518 87	273,739 97	472,672 66
Quantité de grain inspecté, etc	59,951,712	83,291,415	67,821,897	107,918,986	113,856,198	125,598,861	125,461,357	194,033,145	244,700,867	264,174,439	159,651,112	339,609,933
	c	c	c	c	c	c	c	c	c	c	c	c
Coût par boisseau	·108	·123	·106	·115	·119	·128	·135	·118	·135	·153	·172	·139
Fractions équivalentes	1/16	1/8	1/16	1/16	1/8	1/8	1/7	1/16	1/7	1/6	1/6	1/7

N° 29—PRODUCTION mondiale de blé.

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Amérique du Nord—								
Etats-Unis	737,189,000	(2) 695,443,000	(1) 621,338,000	730,267,000	763,380,000	891,017,000	1,025,801,000	639,886,000
Canada	(2) 166,744,000	(7) 149,990,000	(7) 215,851,000	224,150,000	231,717,000	161,280,000	426,747,000	220,367,000
Mexique	9,600,000	8,000,000	10,400,000	12,800,000	10,400,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000
Total, Amérique du Nord	913,533,000	853,433,000	847,589,000	967,227,000	1,005,497,000	1,060,297,000	1,460,548,900	868,253,000
Amérique du Sud—								
Argentine	(8) 156,164,000	(10) 131,012,000	(8) 166,192,000	187,393,000	113,905,000	168,470,000	172,651,000	77,394,000
Chili	20,000,000	19,743,000	38,581,000	12,800,000	.....	.....	12,000,000	12,000,000
Uruguay	8,000,000	8,000,000	5,984,000	5,461,000	.....	.....	9,867,000	9,000,000
Total, Amérique du Sud	184,164,000	158,755,000	210,757,000	205,654,000	.....	.....	194,518,000	97,394,000
Europe—								
Autriche-Hongrie	(6) 187,431,000	(5) 259,272,000	(5) 249,657,000	254,283,000	229,532,000	167,586,000	(a) 204,721,000	(a) 186,133,000
Belgique	16,000,000	14,400,000	14,617,000	15,348,000	14,769,000	13,973,000	(a) 12,661,000	(a) 11,917,000
Bulgarie	42,472,000	61,126,000	72,005,000	63,750,000	60,627,000	29,414,000	(a) 46,213,000	(a) 33,951,000
Danemark	3,771,000	4,226,000	4,469,000	3,615,000	6,695,000	5,788,000	7,893,000	5,344,000
Finlande	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
France	(3) 359,178,000	(4) 263,922,000	(4) 322,342,000	334,336,000	319,373,000	282,691,000	237,806,000	214,624,000
Allemagne	138,617,000	(8) 142,509,000	(9) 149,412,000	160,225,000	171,077,000	152,000,000	(a) 129,822,000	(a) 122,186,000
Grèce	6,400,000	6,400,000	(6) 5,600,000	7,360,000	4,000,000	5,600,000	8,000,000	8,000,000
Italie	(5) 189,961,000	(6) 153,339,000	192,397,000	165,721,000	214,407,000	169,444,000	170,542,000	176,531,000
Luxembourg	.....	.....	.....	.....	644,000	613,000	516,000	490,000
Monténégro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pays-Bas	4,113,000	4,324,000	5,566,000	5,515,000	5,081,000	5,380,000	5,680,000	4,034,000
Norvège	312,000	314,000	270,000	331,000	324,000	269,000	284,000	305,000
Portugal	4,000,000	4,000,000	11,850,000	5,600,000	5,600,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000
Roumanie	58,873,000	110,828,000	95,657,000	89,413,000	84,192,000	46,296,000	89,787,000	78,521,000
Russie	(1) 790,245,000	(1) 776,619,000	(2) 509,503,000	623,761,000	813,784,000	573,300,000	746,195,000	595,425,000
Serbie	15,200,000	11,600,000	15,311,000	16,353,000	11,024,000	8,000,000	(a) 10,757,000	(a) 10,124,000
Espagne	144,105,000	(9) 137,449,000	(10) 148,497,000	109,784,000	112,402,000	116,090,000	139,299,000	152,921,000
Suède	6,910,000	7,522,000	8,234,000	7,797,000	9,330,000	7,619,000	8,763,000	7,775,000
Suisse	3,568,000	3,417,000	3,524,000	3,178,000	3,509,000	3,278,000	3,957,000	4,053,000
Turquie	32,000,000	32,000,000	136,000,000	.....	.....	.....	.....	.....
Royaume-Uni	63,197,000	58,235,000	64,313,000	57,402,000	56,696,000	62,432,000	74,122,000	59,525,000
Europe	2,066,353,000	2,051,502,000	2,009,224,000	1,923,772,000	2,123,067,000	1,657,773,000	1,905,018,000	1,679,859,000

N° 29—Production mondiale de blé—*Fin.*

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Asie—								
Inde anglaise (y compris les états indigènes qui donnent des rapports).	(4) 283,495,000	(3) 357,109,000	(3) 374,845,000	370,515,000	362,693,000	311,688,000	376,731,000	318,005,000
Chypre et Malte	3,200,000	3,200,000	2,800,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000
Empire japonais	22,296,000	23,703,000	24,851,000	25,692,000	25,207,000	21,645,000	25,799,000	24,444,000
Perse	14,000,000	13,600,000	13,600,000	16,000,000	14,400,000	13,600,000	13,600,000	13,600,000
Russie	.....	.....	.....	103,270,000	121,143,000	179,348,000	143,849,000	86,812,000
Turquie	32,000,000	32,000,000	32,000,000	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Asie	354,991,000	429,612,000	448,096,000	517,877,000	525,843,000	528,681,000	562,379,000	445,261,000
Afrique—								
Algérie	34,769,000	39,375,000	36,596,000	27,172,000	36,848,000	20,000,000	34,655,000	38,817,000
Cap de B.-Espérance	2,800,000	2,800,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000
Egypte	12,000,000	12,000,000	38,046,000	30,900,000	38,427,000	32,832,000	39,148,000	36,543,000
Natal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Soudan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tunisie	6,430,000	5,512,000	8,635,000	3,858,000	5,515,000	2,205,000	11,023,000	7,165,000
Total, Afrique	55,999,000	59,687,000	85,677,000	64,330,000	83,190,000	57,437,000	87,226,000	84,925,000
Australie	62,591,000	90,642,000	71,868,000	97,150,000	103,824,000	24,922,000	151,272,000	151,478,000
Nouvelle-Zélande	8,773,000	8,235,000	7,908,000					
Total, Australie	71,364,000	98,877,000	79,776,000	97,150,000	103,824,000	24,922,000	151,272,000	151,478,000
Grand total	3,646,404,000	3,651,866,000	3,681,119,000	3,776,010,000	3,955,325,000	3,497,580,000	4,360,961,000	3,327,170,000

* Y compris Russie d'Asie. (a) La production moyenne des cinq années (1909-1913), moins 15% en 1915 et 20% en 1916.

N° 30—Production mondiale d'avoine.

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Amérique du Nord—								
Etats-Unis	(2) 948,097,000	(1) 1,060,484,000	922,298,000	1,418,337,000	1,121,768,000	1,141,060,000	1,549,030,000	1,251,992,000
Canada	(5) 353,466,000	(5) 323,449,000	348,586,000	391,629,000	404,669,000	313,078,000	523,684,000	351,174,000
Mexique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total Amériq. du Nord.	1,301,563,000	1,383,933,000	1,270,884,000	1,809,966,000	1,526,437,000	1,454,138,000	2,072,714.000	1,603,166,000
Argentine	30,103,000	38,321,000	65,101,000	109,064,000	47,983,000	53,884,000	71,000 000	31,633,000
Europe—								
Autriche-Hongrie	(6) 254,657,000	(6) 211,697,000	237,641,000	233,154,000	267,543,000	236,243,000	†75,404,000	.....
Belgique	.....	.....	38,921,000	33,023,000	45,136,000	46,816,000	.....	.....
Bulgarie	8,805,000	12,417,000	19,243,000	11,347,000	12,968,000	8,116,000	8,983,000	.....
Danemark	47,315,000	43,390,000	47,354,000	48,765,000	53,755,000	44,440,000	48,956,000	48,632,000
Finlande	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
France	(4) 360,605,000	(4) 337,812,000	328,706,000	334,205,000	336,049,000	(a) 299,610,000	(a) 242,912,000	267,666,000
Allemagne	(3) 595,110,000	(3) 515,578,000	499,548,000	552,464,000	629,871,000	567,575,000	.....	.....
Italie	40,849,000	26,894,000	38,563,000	26,642,000	40,912,000	25,249,000	29,594,000	24,453,000
Pays-Bas	19,938,000	19,160,000	19,440,000	17,151,000	19,875,000	18,784,000	18,488,000	20,931,000
Norvège	9,656,000	11,267,000	9,592,000	12,731,000	12,870,000	8,777,000	11,315,000	10,277,000
Luxemborg	.....	.....	.....	.....	3,425,000	3,562,000	2,000,000	.....
Roumanie	26,233,000	28,723,000	26,043,000	20,101,000	35,756,000	23,823,000	28,172,000	27,234,000
*Russie—								
Russie proprement dite..								.....
Pologne	(1)1,103,390,000	(2) 985,633,000	807,890,000	916,014,000	961,107,000	680,017,000	(a) 902,616,000	(a) 818,794,000
Caucase du Nord								.....
Total, Russie	(1) 1,103,390,000	(2) 985,633,000	807,890,000	916,014,000	961,107,000	680,017,000	902,616,000	818,794,000
Serbie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Espagne	32,289,000	27,312,000	31,867,000	21,680,000	23,843,000	29,390,000	34,207,000	32,892,000
Suède	76,045,000	83,553,000	71,493,000	82,604,000	.....	.....	.....	.....
Suisse	.....	.....	4,565,000	3,780,000	4,792,000	4,883,000	5,220,000	6,393,000
Turquie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Royaume-Uni	205,022,000	203,992,000	186,894,000	189,036,000	189,588,000	189,618,000	205,311,000	(b) 154,247,000
Total, Europe	2,779,914,000	2,507,428,000	2,367,760,000	2,502,697,000	2,637,490,000	2,186,903,000	1,713,188,000	1,411,519,000

*Y compris Russie d'Asie. † Hongrie. (a) Russie d'Europe seulement. (b) Non compris l'Ecosse.

N° 30—Production mondiale d'avoine—*Fin.*

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Asie—								
Chypre								
Japon	4,769,000	2,247,000	4,155,000	4,552,000				
Russie—								
Asie centrale								
Sibérie				89,888,000	113,966,000	153,033,000	130,643,000	
Trans-Caucasie								
Total, Russie				89,888,000	113,966,000	153,033,000	130,643,000	
Total, Asie	4,769,000	2,247,000	4,155,000	94,440,000	113,966,000	153,033,000	130,643,000	
Afrique—								
Algérie	10,045,000	12,478,000	11,382,000	11,624,000	16,916,000	12,877,000	14,195,000	
Cap de Bonne-Espérance								
Natal								
Soudan								
Tunisie	5,123,000	5,057,000	4,377,000	1,945,000	3,891,000	648,000	3,242,000	1,945,000
Total, Afrique	15,168,000	17,535,000	15,759,000	13,569,000	20,807,000	13,525,000	17,437,000	1,945,000
Australie	18,631,000			10,729,000				
Nouvelle-Zélande	21,687,000		22,554,000	15,200,000				
Total, Australie	40,318,000		22,554,000	25,929,000				
Grand total	4,171,835,000	3,949,464,000	3,746,213,000	4,555,665,000	4,346,683,000	3,861,483,000	3,933,982,000	3,016,630,000

* Ne comprenant pas l'Allemagne, l'Autriche et la Belgique.
(*a*) Ne comprenant pas les régions occupées par l'ennemi.

N° 31—PRODUCTION mondiale d'orge.

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Amérique du Nord—								
Etats-Unis	(2) 170,284,000	(2) 162,227,000	160,240,000	223,824,000	178,189,000	194,953,000	228,851,000	180,927,000
Canada	(8) 55,398,000	(9) 45,148,000	40,631,000	49,398,000	48,319,000	36,201,000	60,699,000	41,318,000
Mexique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Amériq. du Nord	225,682,000	20,7375,000	200,871,000	273,222,000	226,508,000	231,254,000	289,550,000	222,245,000
Argentine	1,424,000	.....	.....	4,460,000	8,038,000	.....	.....	.....
Europe—								
Autriche-Hongrie	(4) 154,141,000	(4) 132,948,000	151,156,000	150,501,000	160,210,000	141,300,000	55,511 000	.....
Belgique	.....	.....	4,595,000	4,253,000	4,217,000	4,232,000	.....	.....
Bulgarie	9,323,000	15,754,000	20,326,000	.....	16,075,000	10,361,000	17,670,000	.....
Danemark	23,289,000	21,306,000	23,025,000	24,981,000	27,356,000	22,746,000	28,065,000	24,480,000
Finlande	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
France	47,913,000	45,820,000	49,864,000	50,588,000	47,939,000	(a)46,136,000	(a)31,787,000	39,405,000
Allemagne	(3) 160,617,000	(3) 133,389,000	145,134,000	159,926,000	168,711,000	145,296,000	.....	.....
Italie	10,952,000	9,483,000	10,833,000	8,403,000	10,803,000	6,917,000	11,051,000	10,109,000
Luxemborg	.....	.....	.....	.....	116,000	108,000	67,000	.....
Pays-Bas	3,321,000	3,383,000	3,584,000	3,346,000	3,131,000	3,210,000	3,234,000	2,498,000
Norvège	2,731,000	2,973,000	2,682,000	3,247,000	3,369,000	.....	2,821,000	3,026,000
Roumanie	20,643,000	29,604,000	26,117,000	20,934,000	27,662,000	24,647,000	29,031,000	30,038,000
Suisse	473,000	459,000	454,000	427,000	450,000	528,000	602,000	.....
*Russie—								
Russie proprement dite, Pologne, Caucase du Nord	474,168,000	459,538,000	414,201,000	455,957,000	520,008,000	375,896,000	491,919,000	(a) 442,390,000
Total, Russie	(1) 474,168,000	(1) 459,538,000	414,201,000	455,957,000	.....	.....	.....	.....
Serbie	.....	.....	.....	5,250,000	.....	.....	.....	.....
Espagne	(6) 81,579,000	(6) 76,309,000	86,793,000	59,995,000	68,773,000	72,272,000	82,764,000	84,373,000
Suède	13,950,000	15,555,000	14,696,000	14,156,000	.....	.....	.....	.....
Royaume-Uni	(7) 71,817,000	(7) 67,473,000	60,211,000	60,632,000	68,367,000	67,214,000	48,852,000	55,409,000
Totaux, Europe	1,074,917,000	1,013,994,000	1,013,721,000	1,022,596,000	1,127,187,000	920,863,000	803,374,000	691,728,000

*Y compris Russie d'Asie. (a) Russie d'Europe seulement.

N° 31—Production mondiale d'orge—*Fin.*

Pays.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Asie—								
Inde anglaise, (y comp. les états indigènes qui donnent des rapports)								
Chypre								
Empire japonais	(5) 87,996,000	(5) 89,665,000	95,037,000		102,430,000	91,360,000	100,863,000	99,821,000
Russie—								
Asie centrale				12,325,000	14,783,000	19,796,000	18,056,000	
Sibérie								
Trans-Caucasie								
				12,325,000				
Total, Asie			95,037,000					
Afrique—								
Algérie	50,008,000	48,708,000	47,766,000	38,887,000	50,031,000	45,401,000	39,866,000	
Cap de Bon.-Espérance								
Egypte			11,710,000	11,332,000	11,453,000	11,079,000	13,747,000	13,184,000
Natal								
Soudan								
Tunisie	9,186,000	6,660,000	13,320,000	4,823,000	6,430,000	3,215,000	11,482,000	6,889,000
Total, Afrique	59,194,000	55,368,000	72,796,000	55,042,000	67,914,000	59,695,000	65,095,000	20,073,000
Australie	3,143,000							
Nouvelle-Zélande	2,019,000		1,307,000	1,411,000				
Total, Australie	5,162,000		1,307,000	1,411,000				
Grand total	1,454,375,000	1,366,402,000	1,383,732,000	1,369,056,000	1,546,860,000	1,322,868,000	1,276,938,000	1,033,867,000

* Non compris Allemagne, Autriche et Belgique.
(*a*) Non compris les régions occupées par l'ennemi.

N° 32—QUANTITÉ de blé exporté du

Exercices.	Grande-Bretagne.	Australasie.	Afrique-anglaise	Antilles anglaises.	Terre-Neuve.	Autres possessions britanniques.	Total Empire britannique.	Belgique.	Danemark.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1874	4,509,195	.....	.....	.....	.....	.....	4,509,195	66,000	.....
1875	3,967,495	.....	.....	.....	.....	.....	3,967,495	.....	.....
1876	4,376,740	.....	.....	.....	.....	.....	4,376,740	.....	.....
1877	2,035,831	.....	.....	.....	8,378	.....	2,044,209	.....	.....
1878	3,402,625	.....	.....	.....	2,395	.....	3,405,020	.....	.....
1879	4,951,545	.....	.....	.....	890	.....	4,952,435	.....	.....
1880	4,120,027	.....	.....	.....	.....	.....	4,120,027	55,164	.....
1881	2,329,958	.....	.....	.....	22,000	.....	2,351,958	.....	.....
1882	3,255,495	.....	.....	.....	.....	.....	3,255,495	28,146	.....
1883	4,877,276	.....	.....	.....	9	.....	4,877,285	38,307	.....
1884	689,626	.....	.....	2	.....	.....	689,628	.....	.....
1885	1,978,201	.....	.....	.....	10	.....	1,978,211	.....	.....
1886	3,089,706	.....	.....	.....	5	.....	3,089,711	.....	.....
1887	5,048,084	.....	.....	45,265	15	.....	5,093,364	26,806	.....
1888	1,377,783	.....	.....	.....	4	.....	1,377,787	.....	.....
1889	449,686	.....	.....	.....	16	.....	449,702	4,643	.....
1890	410,796	.....	.....	.....	3	.....	410,799	.....	.....
1891	1,015,954	.....	.....	150	3	.....	1,016,107	.....	.....
1892	6,810,664	.....	.....	.....	34	.....	6,810,698	5,718	.....
1893	8,617,967	.....	.....	.....	3	.....	8,617,970	59,478	.....
1894	9,090,310	.....	.....	.....	14	.....	9,090,324	.....	41,825
1895	8,786,798	.....	.....	.....	19	.....	8,786,817	.....	.....
1896	9,729,368	62,965	.....	40	35	.....	9,792,408	.....	.....
1897	7,717,292	100,805	.....	.....	15	.....	7,818,112	.....	.....
1898	18,091,962	.....	.....	600	599	.....	18,093,161	455,688	.....
1899	9,917,572	.....	.....	3,150	50	.....	9,920,772	176,518	.....
1900	15,975,858	7	.....	.....	6	.....	15,975,871	438,046	.....
1901	8,630,066	.....	.....	1,000	14	.....	8,631,080	652,530	.....
1902	25,244,489	.....	.....	6	4	.....	25,244,499	586,861	.....
1903	30,726,947	103,785	115,615	23	6	2,226	30,948,602	706,733	.....
1904	16,346,793	8,001	110,306	10	20	13,104	16,478,234	267,646	.....
1905	11,280,407	.....	8,112	.....	15	.....	11,288,534	393,549	.....
1906	36,027,692	200	69,780	.....	.....	.....	36,097,672	352,407	.....
1907 (9 mois)	24,432,786	1,833	49,712	15	40	9	24,484,395	105,784	.....
1908	43,002,541	.....	99,688	.....	11	.....	43,102,240	389,819	.....
1909	45,891,249	.....	5,766	.....	10,035	.....	45,907,050	1,651,574	.....
1910	46,589,228	.....	105,471	25	.....	10	46,694,734	547,346	.....
1911	43,637,625	239	53,246	36	205	15	43,691,366	823,874	.....
1912	60,343,037	18	45,444	13	276	144	60,388,932	1,696,953	.....
1913	77,722,465	.....	106,963	4,838	38	90	77,834,394	3,072,736	200,137
1914	108,574,397	20	162,079	10,581	183	249	108,747,509	1,658,861	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1915	64,301,202	406,818	160,907	167,626	36	367	65,036,956	984,520	.....
1916	140,414,411	97,496	174,966	.....	982	.....	140,687,875	174,694	.....

* Russie, 214,960.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Canada, par pays, années 1874 à 1916.

France.	Allemagne	Hollande.	Italie.	Japon.	Mexique.	États-Unis.	Autres pays étrangers.	Total, pays étrangers.	Grand total.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
131,820	.....	.....	.....	.....	.....	1,874,202	.....	2,072,022	6,581,217
.....	.....	.....	.....	.....	.....	415,527	.....	415,527	4,383,022
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,693,629	24	1,693,653	6,070,393
.....	.....	.....	.....	.....	.....	348,946	.....	348,946	2,393,155
1	.....	.....	.....	.....	.....	988,514	.....	988,515	4,393,535
454	.....	.....	.....	.....	.....	1,657,835	.....	1,658,289	6,610,724
.....	3,991	.....	.....	.....	.....	911,323	.....	970,478	5,090,505
.....	35	51,000	.....	.....	.....	120,668	12	171,715	2,523,673
.....	.....	.....	.....	.....	.....	561,394	.....	589,540	3,845,035
59,345	.....	.....	.....	.....	.....	878,471	14,050	990,173	5,867,458
.....	.....	.....	.....	.....	.....	55,898	.....	55,898	745,526
.....	17,335	.....	.....	.....	.....	345,410	.....	362,745	2,340,956
.....	19,685	.....	.....	.....	.....	309,772	.....	329,457	3,419,168
.....	170,048	.....	.....	.....	.....	341,508	.....	538,362	5,631,726
.....	8,269	.....	.....	.....	.....	777,698	.....	785,967	2,163,754
.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,560	.....	41,203	490,905
.....	4,752	.....	.....	.....	.....	6,723	.....	11,475	422,274
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,092,109	.....	1,092,109	2,108,216
.....	275,961	131,896	.....	.....	.....	1,489,881	.....	1,903,456	8,714,154
.....	22,555	117,248	.....	.....	.....	454,633	1	653,915	9,271,885
.....	7,774	7,648	.....	.....	.....	124,619	18	181,884	9,272,208
.....	18,682	.....	.....	.....	.....	20,190	.....	38,872	8,825,689
.....	11,650	.....	.....	.....	.....	115,484	.....	127,134	9,919,542
.....	20,559	.....	.....	.....	.....	16,603	.....	37,162	7,855,274
37,522	199,747	92,359	.....	.....	.....	84,630	.....	869,946	18,963,107
107,288	30,773	12,000	40,617	.....	150	17,337	15	384,698	10,305,470
143,692	92,839	11,115	100,298	.....	.....	82,785	4	868,779	16,844,650
91,550	28,369	4,903	278,140	.....	.....	53,186	.....	1,108,678	9,739,758
195,280	8,000	6,603	61,199	.....	.....	15,038	.....	873,031	26,117,530
.....	237,063	101,433	99,010	.....	.....	892,904	.....	2,037,143	32,985,745
.....	.....	21,137	.....	749	.....	11,262	.....	300,794	16,779,028
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,018,232	.....	3,411,781	14,700,315
68,836	17,182	1,050	.....	.....	30,261	3,831,988	6	4,301,730	40,399,402
55,928	.....	.....	.....	1,800	.....	804,937	27,283	995,732	25,480,127
47,679	.....	.....	.....	.....	.....	114,926	4	552,428	43,654,668
103,113	6,015	237,455	267,443	.....	99,234	650,601	*214,964	3,230,399	49,137,449
223,309	72,000	270,157	.....	.....	77,623	1,856,181	.....	3,046,616	49,741,350
63,991	167,196	225,147	.....	8	585,854	242,660	2,019	2,110,749	45,802,115
.....	890,003	429,485	.....	12,364	49,220	997,662	1,667	4,077,354	64,466,286
45,469	777,614	1,162,636	.....	238,493	.....	9,834,530	.....	15,331,615	93,166,009
435,773	297,565	51,202,118	39,470	516,404	.....	7,522,027	6,852	11,679,070	120,426,579
					Espagne.				
.....	.....	.....	.....	.....	176,000..	.....	.....	.....	.....
40,000	838,521	366,974	245,118	5,000	.....	4,092,026	128,270	6,876,429	71,913,385
	Grèce.			Suiss.	Espagne.				
2,499,046	197,913	815,519	4,645,180	209,125	132,054	8,365,331	18,732	17,057,594	157,745,469

N° 33—Quantité d'avoine exportée du Canada, par pays, années 1874 à 1916.

Exercices.	Grande-Bretagne.	Afrique-anglaise.	Guyane-anglaise.	Antilles-anglaises.	Bermudes.	Terre-Neuve.	Autres possessions britanniq.	Total, Empire-britannique.	Belgique.	Philippines.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1874	788,654	.....	.....	19,999	.....	48,933	.....	857,586	.....	.....
1875	1,524,648	.....	.....	32,515	.....	78,814	.....	1,635,977	.....	.....
1876	1,984,574	.....	680	41,457	.....	78,038	.....	2,104,749	.....	.....
1877	2,696,703	.....	60	43,337	.....	98,430	.....	2,838,530	.....	.....
1878	2,181,815	.....	2,323	42,072	.....	87,582	.....	2,313,792	.....	.....
1879	1,909,983	.....	.....	42,402	.....	85,433	.....	2,037,818	.....	.....
1880	3,032,940	.....	7	77,393	.....	100,655	.....	3,210,995	244,883	.....
1881	2,504,331	.....	14,890	94,561	.....	88,118	.....	2,701,900	67,626	.....
1882	1,839,710	.....	24,317	116,489	.....	93,106	.....	2,073,622	38,599	.....
1883	129,117	.....	55,133	109,230	.....	109,855	.....	403,335	.....	.....
1884	901,069	.....	87,309	161,700	.....	133,306	9	1,283,393	.....	.....
1885	1,866,221	.....	24,087	122,547	.....	135,771	.....	2,148,626	.....	.....
1886	3,280,787	.....	48,901	141,511	.....	113,666	.....	3,584,865	.....	.....
1887	1,627,629	.....	41,902	150,517	.....	127,211	.....	1,947,259	.....	.....
1888	177,194	.....	70,772	117,864	.....	125,344	.....	491,174	20,927	.....
1889	2,568	.....	22,002	165,480	.....	126,288	.....	316,338	.....	.....
1890	454,090	.....	23,759	148,975	.....	100,729	.....	727,553	.....	.....
1891	16,528	.....	11,719	100,070	.....	127,342	.....	255,659	.....	.....
1892	5,743,720	.....	44,989	290,421	.....	125,841	.....	6,204,971	.....	.....
1893	6,261,258	.....	23,113	365,022	.....	192,765	.....	6,842,158	294,936	.....
1894	1,738,666	.....	58,501	331,067	.....	186,292	.....	2,314,526	76,888	.....
1895	257,252	.....	41,956	254,264	.....	169,954	.....	723,427	.....	.....
1896	487,252	.....	34,048	180,887	.....	179,433	.....	881,620	.....	.....
1897	5,409,808	.....	86,340	224,275	.....	162,913	.....	5,883,336	269,511	.....
1898	8,143,107	.....	45,901	160,846	.....	144,050	.....	8,493,904	430,508	.....
1899	8,977,646	.....	36,399	460,597	.....	153,945	71	9,628,658	125,416	.....
1900	6,028,704	33,934	48,733	336,238	.....	194,053	.....	6,641,662	113,996	.....
1901	6,611,396	25,258	25,277	410,881	.....	182,999	.....	7,255,811	688,370	.....
1902	3,544,674	642,810	53,233	371,254	.....	103,370	.....	4,715,341	113,746	.....
1903	5,623,116	372,326	62,473	441,198	.....	238,094	124,320	6,861,527	228,504	.....
1904	3,607,938	38,654	40,079	390,137	.....	302,583	5	4,379,396	42,030	.....
1905	1,617,310	3,150	41,011	207,760	.....	242,883	145,524	2,257,638	2,655	.....
1906	1,885,166	512	38,327	189,037	.....	227,242	63,609	2,403,893	124,292	.....
1907	3,853,295	3,313	41,050	205,551	.....	223,450	50,788	4,377,447	2,352	.....
1908	5,617,102	8,262	50,483	191,348	.....	261,572	163,258	6,292,025	28,200	176,794
1909	2,588,995	571	12,967	134,813	.....	259,494	54,343	3,051,183	19,983	207,035
1910	1,024,491	1,690	11,383	165,423	.....	256,477	98,371	1,557,835	.....	279,461
1911	4,028,746	6,280	12,333	183,447	109,585	239,537	.....	4,579,928	261,181	55,943
1912	7,014,645	2,693	18,358	245,774	137,294	404,431	*5,660	7,828,855	214,964	23,084
1913	7,293,004	5,172	22,887	438,759	113,676	488,558	18,558	8,380,614	85,845	122,580
1914	13,903,389	653	20,106	739,239	118,077	364,134	.....	15,145,589	267,031	86,036
1915	8,537,236	.....	38,113	369,905	93,783	416,168	29	9,455,234	110,261	35,634
1916	17,597,470	.....	106,079	388,894	42,715	336,282	.....	18,471,440	.....	.....

N° 33—QUANTITÉ d'avoine exportée du Canada, par pays, années 1874 à 1916—*Fin.*

Exercices.	Cuba.	Antilles danoises.	France.	Allemagne.	Hollande.	Mexique.	St-Pierre.	Etats-Unis.	Autres pays étrangers.	Total, pays étrangers.	Grand total.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1874	* 605	453	.....	.....	.....	.....	1,051	138,125	280	140,514	998,100
1875	* 848	1,428	.....	.....	.....	.....	782	1,350,692	112	1,353,862	2,989,839
1876	* 1,074	300	449,021	.....	.....	.....	687	88,372	30	539,484	2,644,233
1877	2,713	.....	55,495	.....	.....	.....	1,168	72,378	.....	131,754	2,970,284
1878	6,194	31	.....	.....	.....	.....	587	19,387	44	26,234	2,340,026
1879	103	52	303,218	.....	.....	.....	1,402	8,940	21,757	335,472	2,373,290
1880	499	38	778,247	.....	.....	.....	712	481,138	528	1,506,045	4,717,040
1881	385	405	90,704	.....	.....	.....	2,149	54,707	8,656	224,632	2,926,532
1882	1,260	.....	235,829	.....	.....	.....	940	1,796,104	600	2,073,332	4,146,954
1883	10,383	.....	18	.....	.....	.....	1,542	607,953	822	620,718	1,024,053
1884	9,486	.....	.....	.....	.....	.....	2,491	22,985	28,365	63,327	1,346,720
1885	.....	.....	44,126	38,982	18,651	.....	1,068	94,971	12,578	210,376	2,359,002
1886	88	40	215,261	106,878	.....	.....	2,697	240,159	.....	565,123	4,149,988
1887	2,221	.....	.....	56,204	.....	.....	2,214	40,342	.....	100,981	2,048,240
1888	760	15	25,276	.....	.....	.....	3,286	25,183	100	75,547	566,621
1889	468	80	.....	.....	.....	.....	3,004	16,789	506	20,847	337,185
1890	12	60	.....	.....	.....	.....	1,729	27,530	808	30,239	757,792
1891	276	.....	.....	.....	.....	.....	2,010	2,264	360	4,910	260,569
1892	6,966	400	.....	1,900	11,915	.....	7,221	165,947	15,009	209,358	6,414,329
1893	* 327	6,197	.....	14,971	49,076	.....	2,761	63,300	180	431,748	7,273,906
1894	* 75	254	60,216	181,731	110,453	.....	1,769	63,342	9,448	504,176	2,818,702
1895	* 12,756	1,275	.....	.....	.....	.....	3,317	175,043	11,157	203,548	926,975
1896	* 10,775	895	.....	19,435	.....	.....	2,396	45,320	7,696	86,517	968,137
1897	* 144	1,230	.....	344,544	.....	.....	3,056	43,470	1,590	663,545	6,546,881
1898	* 577	596	102,459	637,400	133,615	.....	2,390	65,574	9,440	1,382,559	9,876,463
1899	* 875	998	.....	407,757	9,369	.....	2,766	129,954	7,199	864,334	10,592,992
1900	1,350	554	.....	28,727	882	.....	3,087	137,785	1,171	287,552	6,929,214
1901	544	.....	133,676	.....	.....	.....	9,304	63,446	3,912	899,252	8,155,063
1902	.....	6	.....	.....	.....	.....	3,360	137,081	60,589	314,782	5,030,123
1903	166,024	170	2,648	.....	.....	.....	4,508	120,702	209,094	731,650	7,593,177
1904	65,471	127	.....	.....	7,901	.....	3,334	189,037	7,945	315,845	4,695,241
1905	26,982	76	.....	.....	.....	.....	1,537	78,533	78	109,861	2,367,499
1906	6,782	48	1,500	6,555	1,514	142	1,636	152,602	1,339	296,410	2,700,303
1907	28,669	.....	.....	1,061	.....	2,470	1,013	125,188	1,286	161,898	4,539,435
1908	222,936	.....	.....	4,563	.....	46,525	1,257	350,991	.....	831,266	7,123,291
1909	361,007	.....	.....	1,690	.....	53,569	3,828	1,554,251	3,064	2,204,427	5,255,610
1910	265,239	.....	.....	.....	.....	10,681	2,354	1,285,660	500	1,843,895	3,401,730
1911	339,054	.....	.....	.....	56,643	3,359	3,143	128,538	3,873	851,734	5,431.662
1912	599,186	.....	.....	908	1,618	875	2,178	203,560	5,447	1,051,820	8,880,675
1913	144,258	.....	.....	.....	8,870	.....	1,678	1,726,580	8,129	2,097,940	10,478,554
1914	452,734	.....	57	.....	113,516	.....	2,222	18,928,222	1,249	19,851,066	34,996,654
1915	203,889	.....	4,072,653	.....	61,605	.....	2,116	3,825,549	1,125	8,312,932	17,768,166
1916	.....	.....	6,965,037	.....	8,125	.....	2,906	1,364,479	4,335	8,344,882	26,816,322

* Y compris Antilles espagnoles. * A l'Australie.

N° 34—Quantité d'orge exportée du

Exercices.	Grande-Bretagne.	Afrique anglaise.	Antilles anglaises.	Terre-Neuve.	Autres possessions britanniques.	Total, Empire britannique.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1874	24	.....	40	3,119	.....	3,183
1875	.....	.....	76	5,134	.....	5,210
1876	22	.....	75	3,493	.....	3,590
1877	95,696	.....	71	6,894	.....	102,661
1878	764,062	.....	1,217	3,176	.....	768,455
1879	186,580	.....	1,154	2,847	.....	190,581
1880	486,806	.....	293	6,658	.....	493,757
1881	69,188	.....	49	6,386	.....	75,623
1882	6,306	.....	8	4,881	.....	11,195
1883	68,729	.....	37	6,784	.....	75,550
1884	65,238	.....	74	7,161	.....	72,473
1885	30,077	.....	.....	9,004	.....	39,081
1886	19,153	.....	1	6,861	.....	26,015
1887	10,443	.....	.....	8,801	.....	19,244
1888	1,687	.....	65	7,850	.....	9,602
1889	6,312	.....	.....	7,394	.....	13,706
1890	27,132	.....	40	8,973	.....	36,145
1891	132,650	.....	.....	7,714	.....	140,364
1892	2,439,959	.....	.....	1,792	.....	2,441,751
1893	550,695	.....	299	4,494	.....	555,488
1894	97,971	.....	319	5,564	.....	103,854
1895	30,365	.....	224	3,569	.....	34,158
1896	45,769	.....	12	1,019	.....	46,800
1897	534,096	.....	50	1,130	32	535,308
1898	308,424	.....	51	857	.....	309,332
1899	116,131	.....	.....	383	.....	116,514
1900	1,753,135	.....	.....	818	447	1,754,400
1901	2,009,708	833	1,199	711	275	2,012,726
1902	345,936	1,695	25	12	.....	347,668
1903	626,006	15,885	133	14	2,500	644,538
1904	703,166	311	3,411	384	204	707,476
1905	787,577	.....	4	87	89	787,757
1906	790,804	.....	58	2	48	790,912
1907	1,115,979	.....	2	.....	2	1,115,983
1908	1,392,783	6	10	12	66	1,392,877
1909	2,160,890	.....	41	2	28	2,160,961
1910	1,431,922	.....	5	115	43	1,432,085
1911	1,116,116	.....	8	61	160	1,116,345
1912	921,757	.....	.....	221	112	922,090
1913	5,556,090	.....	2	54	45	5,556,191
1914	10,905,712	.....	94,825	.....	21	11,000,558
1915	4,388,577	.....	81	1	14	4,388,67?
1916	4,915,517	.....	20	13	76	4,915,626

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

Canada, par pays, années 1874 à 1916.

Belgique.	Allemagne.	Hollande.	Italie.	Mexique.	États-Unies.	Autres pays étrangers.	Total, pays étrangers.	Grand Total.
Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
.....	.....	.....	.....	.....	3,745,087	.....	3,745,087	3,748,270
.....	.....	.....	.....	.....	5,413,844	.....	5,413,844	5,419,054
.....	.....	.....	.....	.....	10,164,551	35	10,164,586	10,168,176
.....	.....	.....	.....	.....	6,243,033	3	6,243,036	6,345,697
.....	500	.....	.....	.....	6,498,444	.....	6,498,944	7,267,399
.....	.....	.....	.....	.....	5,193,324	17	5,193,341	5,383,922
13,400	.....	.....	.....	.....	6,732,403	2	6,745,805	7,239,562
.....	.....	.....	.....	.....	8,724,931	25	8,724,956	8,800,579
.....	.....	.....	.....	.....	11,577,251	.....	11,577,251	11,588,446
.....	.....	.....	.....	.....	8,741,626	40	8,741,666	8,817,216
7,160	.....	.....	.....	.....	7,700,581	48	7,707,789	7,780,262
.....	.....	.....	.....	.....	9,028,314	.....	9,028,314	9,067,395
.....	.....	.....	.....	.....	8,528,287	.....	8,528,287	8,554,302
.....	.....	.....	.....	.....	9,437,717	3	9,437,720	9,456,964
.....	.....	.....	.....	.....	9,360,521	35	9,360,556	9,370,158
.....	.....	.....	.....	.....	9,934,501	.....	9,934,501	9,948,207
.....	.....	.....	.....	.....	9,939,745	18	9,939,763	9,975,908
.....	.....	.....	.....	.....	4,751,953	10	4,751,963	4,892,327
.....	.....	39,849	.....	.....	2,721,168	.....	2,761,017	5,202,768
.....	.....	.....	.....	.....	1,431,398	53,762	1,485,160	2,040,648
.....	.....	.....	.....	.....	493,551	.....	493,551	597,405
.....	.....	.....	.....	.....	1,674,193	19	1,674,212	1,708,370
.....	6,128	.....	.....	.....	787,787	10	793,925	840,725
18,954	30,489	.....	.....	.....	1,246,343	.....	1,295,786	1,831,094
.....	50,216	.....	.....	.....	84,083	25	134,324	443,656
.....	.....	.....	.....	.....	122,374	60	122,434	238,948
202,078	27,039	.....	8,297	.....	164,468	.....	401,882	2,156,282
176,515	.....	.....	5,083	.....	190,547	1,500	373,645	2,386,371
78,961	.....	.....	13,027	.....	17,461	.....	109,449	457,117
257,926	.....	.....	7,436	.....	37,112	.....	302,474	947,012
181,172	1,250	72,513	.....	.....	86,175	9,084	350,194	1,057,670
120,990	23,975	7,375	.....	.....	101,111	.....	253,451	1,041,208
33,890	5,581	2,400	.....	.....	47,245	.....	89,116	880,028
16,699	.....	.....	.....	46,354	19,094	.....	82,147	1,198,130
276,031	1,256	.....	.....	95,912	210,788	13,580	597,567	1,990,444
250,798	.....	93,420	.....	188,060	266,096	.....	798,374	2,959,335
183,752	54,380	129,858	.....	97,230	147,596	.....	612,816	2,044,901
111,288	.....	14,000	.....	217,325	86,295	.....	428,908	1,545,253
.....	17,000	.....	.....	202,609	919,967	1	1,139,577	2,061,667
29,647	.....	31,929	.....	64,923	773,281	4	899,784	6,455,975
35,025	134,222	245,343	.....	32,370	1,584,851	.....	2,031,811	13,032,369
126,815	180,387	514,670	.....	.....	366,101	.....	1,187,973	5,576,646
.....	.....	646,174	.....	.....	366,573	.....	1,012,747	5,928,373

N° 35—QUANTITÉ de farine de blé exportée du Canada, par pays, années 1874 à 1916.

Exercices.	Grande-Brtagne.	Australasie.	Bermudes	Afrique-anglaise.	Guyane anglaise.	Antilles anglaises.	Hong-Kong.	Malte.
	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.
1874	307,391					127		
1875	158,821					41		
1876	204,445					14		
1877	128,875					175		
1878	339,869				1	358		
1879	445,074					1,609		
1880	449,368					759		
1881	76,008					79		
1882	370,775					325		
1883	359,724					306		
1884	158,926					117		
1885	86,168					64		
1886	235,027					433		
1887	345,769					229		
1888	229,420					219		
1889	79,437					26		
1890	87,071					200		
1891	181,543					399		
1892	240,329	1			3,270	8,219		
1893	204,687	1			2,798	11,460		
1894	203,467				3,940	7,831		
1895	104,501				300	3,561	4,500	
1896	89,428	1,193			300	335	1,275	
1897	246,754	91,641				199	3,000	
1898	908,399	25,351			2,189	15,288	1,000	
1899	540,971	17,107			2,178	21,890	1	
1900	455,075	39,560		31,457	1,110	12,635	2	
1901	770,714	47,484		500	2,030	33,722		
1902	648,199	69,118		85,913	7,918	36,775		
1903	633,250	171,763		143,949	23,999	43,624	363	
1904	940,040	13,148		155,261	26,058	49,009	570	
1905	592,598	6,616	24,329	181,899	20,288	107,483		566
1906	943,777	6,281	6,241	119,766	14,083	76,112	725	5,146
1907 (9 mois)	633,493	4,871	2,674	81,572	13,481	49,732	2,308	7,715
1908	1,130,617	255	7,171	207,157	29,052	78,845	8,892	5,489
1909	1,029,086	476	6,541	187,738	28,133	69,172	19,135	1,618
1910	1,877,436	991	16,502	234,259	35,569	189,685	20,768	1,782
1911	1,884,655	2,225	19,228	189,098	50,724	365,474	14,951	2,621
1912	2,338,851	3,108	17,447	*199,227	51,165	369,859	24,770	3,735
1913	2,880,157	20	17,367	317,376	67,201	363,673	40,103	5,662
1914	2,794,657	61	18,806	256,421	80,992	492,687	154,064	21,878
1915	3,137,146	4,019	8,351	321,664	85,723	499,932	59,627	3,690
1916	3,894,511	23,488	13,931	212,356	119,192	380,899	30,532	7,476

* Y compris Afrique anglaise de l'est, 2,974 et Afrique anglaise de l'ouest 8,866.

N° 35—QUANTITÉ de farine de blé exportée du Canada, par pays, années 1874 à 1916—*Suite.*

Exercices.	Terre-Neuve.	Autres pays britanniques.	Total, Empire britannique.	Chine.	Danemark.	Hollande.	Norvège.	Japon.	Suède.
	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.
1874	82,682	.....	390,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875	99,735	.....	258,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1876	103,352	.....	307,811	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1877	101,782	.....	230,832	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1878	107,392	.....	447,620	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1879	103,021	.....	549,704	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1880	85,032	.....	535,159	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1881	57,806	.....	433,893	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1882	90,684	.....	461,784	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1883	18,420	.....	478,450	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1884	36,590	.....	195,633	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1885	34,023	.....	120,255	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1886	129,899	.....	365,359	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1887	165,678	.....	511,676	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888	111,493	.....	341,132	.....	.....	.....	100	.....	.....
1889	48,687	.....	128,150	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890	19,335	.....	106,606	.....	.....	.....	3	.....	.....
1891	99,438	.....	281,380	.....	.....	.....	1	.....	.....
1892	109,239	.....	361,158	1,760	.....	2,818	690	.....	.....
1893	176,971	.....	395,917	4,944	.....	.....	1	.....	.....
1894	201,583	30	416,841	.....	.....	.....	128	.....	.....
1895	96,895	.....	209,757	.....	.....	.....	1,000	.....	.....
1896	88,430	52	181,013	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1897	67,938	1,300	410,832	2,420	.....	160	.....	.....	.....
1898	283,811	250	1,236,288	5	.....	150	5	57	.....
1899	179,103	536	761,786	.....	.....	250	.....	.....	.....
1900	218,332	.....	758,171	.....	.....	.....	2,379	.....	.....
1901	234,259	.....	1,088,709	1,530	168	1,728	3,035	.....	.....
1902	218,458	39	1,066,420	.....	1,015	182	.....	.....	.....
1903	223,210	8,651	1,248,809	708	5,142	275	611	3,203	.....
1904	228,984	13,042	1,426,110	2,508	9,445	3,221	43,296	18,092	.....
1905	282,860	2,132	1,218,771	.....	12,675	3,365	17,113	15,041	.....
1906	240,040	3,361	1,415,532	1,768	8,659	22,958	20,232	16,495	888
1907 (9 mois)	169,047	1,305	966,198	24,419	8,536	27,813	27,668	22,676	448
1908	259,491	3,379	1,731,348	112,104	9,452	9,387	31,956	16,270	1,795
1909	231,591	7,378	1,580,868	5,049	17,298	4,362	12,534	39,226	448
1910	313,590	4,905	2,695,487	4,451	71,703	26,593	13,985	87,917	856
1911	248,054	713	2,777,743	1,697	67,559	24,223	3,595	75,529	530
1912	305,570	5,002	3,318,730	37,306	102,952	27,777	6,275	110,557	2,564
1913	276,779	9,132	3,977,474	25,246	89,739	68,247	14,482	137,736	1,581
1914	286,813	8,793	4,115,172	26,632	104,456	90,043	27,032	169,233	1,836
1915	245,340	10,487	4,375,979	2,351	61,400	86,351	7,495	188,066	4,849
1916	273,632	26,860	4,983,477	37	.....	34,056	78,410	218	.....

N° 35—QUANTITÉ de farine de blé exportée du Canada, par pays, années 1874 à 1916—*Fin.*

Exercices.	France.	Russie.	Egypte.	St-Pierre.	Etats-Unis.	Autres pays étrangers.	Total, pays étrangers.	Grand Total.
	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.
1874	.....	.....	.....	9,951	138,845	1,321	150,117	540,317
1875	.....	.....	.....	8,651	35,160	375	44,186	302,783
1876	.....	.....	.....	8,479	98,057	1,157	107,693	415,504
1877	.....	.....	.....	5,548	30,405	1,820	37,773	268,605
1878	.....	.....	.....	5,715	21,631	1,465	28,811	476,431
1879	.....	.....	.....	4,946	20,247	50	25,243	574,947
1880	.....	.....	.....	1,183	8,249	.....	9,432	544,591
1881	.....	.....	.....	905	4,758	172	5,835	439,728
1882	.....	.....	.....	1,151	4,016	2,788	7,955	409,739
1883	.....	.....	.....	4,342	2,820	3,434	10,596	489,046
1884	.....	.....	.....	275	1,236	245	1,756	197,389
1885	.....	.....	.....	744	2,736	42	3,522	123,777
1886	.....	.....	.....	3,480	17,070	190	20,740	386,099
1887	.....	.....	.....	2,425	4,695	1,417	8,537	520,213
1888	.....	.....	.....	2,956	5,076	851	8,983	350,115
1889	.....	.....	.....	1,259	1,527	245	3,031	131,181
1890	.....	.....	.....	949	7,472	69	8,493	115,099
1891	.....	.....	.....	1,393	12,439	1,571	15,404	296,784
1892	.....	.....	.....	2,597	3,998	7,975	19,838	380,996
1893	.....	.....	.....	5,086	2,412	1,825	14,268	410,185
1894	.....	.....	.....	1,782	3,862	5,997	11,769	428,610
1895	.....	.....	.....	1,996	2,818	7,404	13,218	222,975
1896	.....	.....	.....	2,143	2,430	1,130	5,703	186,716
1897	.....	.....	.....	3,333	4,270	743	10,926	421,758
1898	.....	.....	.....	3,287	5,392	4,254	13,150	1,249,438
1899	.....	.....	.....	708	5,052	24,740	30,750	792,536
1900	.....	.....	.....	1,757	3,834	2,021	9,991	768,162
1901	.....	.....	.....	1,065	14,682	7,783	29,991	1,118,700
1902	.....	.....	204	2,459	10,485	5,883	20,228	1,086,648
1903	.....	5,488	.....	1,562	18,940	3,028	38,957	1,287,766
1904	.....	24,589	.....	1,783	40,958	17,598	161,490	1,587,600
1905	.....	7,869	.....	4,606	31,072	10,957	102,698	1,321,469
1906	.....	4,462	.....	4,656	25,772	10,592	116,482	1,532,014
1907 (9 mois)	.....	7,948	.....	.....	3,734	2,683	125,925	1,092,123
1908	.....	12,494	3,883	.....	29,309	4,742	231,392	1,962,740
1909	.....	5,382	2,342	688	58,253	11,588	157,170	1,738,038
1910	.....	6,439	4,001	4,217	126,155	22,224	368,541	3,064,028
1911	.....	10,334	275	.....	25,967	61,594	271,303	3,049,046
1912	.....	13,223	225	7,193	58,403	53,631	420,106	3,738,836
1913	.....	24,927	7,232	.....	29,983	101,396	500,569	4,478,043
1914	.....	28,564	12,809	3,393	19,436	*233,577	717,011	4,832,183
1915	77,331	5,689	3,668	1,027	52,429	*85,702	576,358	4,952,337
1916	1,002,873	.....	2,500	1,345	251,220	*46,078	1,416,737	6,400,214

	1914.	1915.	1916.
* Y compris exportations en Autriche-Hongrie	18,193	.....	.....
Allemagne	28,878	.....	.....
Afrique Portugaise	11,510	13,718	6,248
Turquie d'Europe	114,706	.....	.....
Venezuela	20,745	.....	11,374
Belgique	.....	26,257	11,235
Grèce	.....	16,107	.....

N° 36—EXPORTATIONS de grain (produit domestique) des pays sous-mentionnés, durant la dernière période de 12 mois, pour laquelle on a obtenu les rapports.

QUANTITÉS.

Pays.	Douze mois terminés le	Orge.	Sarrasin.	Maïs.	Graine	Avoine.	Pois.	Seigle.	Blé. à
		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Canada	31 mars 1916.	5,928,373	489,578	33,943	1,944,543	26,816,322	188,594	644,720	157,745,469
République Argentine	31 déc. 1915.	3,495,286	†	173,223,760	39,054,861	39,247,680	.....	193,676	93,763,189
Australie	31 déc. 1915.	107,825	†	4,473	89	38,676	‡ 22,928	†	4,210,593
Autriche-Hongrie	31 déc. 1913.	8,188,055	183	28,406	36,201	31,102	57,436	4,502	70,651
Inde anglaise	31 mars 1914.	1,368,112	†	57,140	12,863,070	444,478	(a) 3,289,636	†	26,371,622
Bulgarie	31 déc. 1911.	3,460,525	†	13,044,590	.....	459,575	5,569	3,145,557	11,118,968
France	31 déc. 1914.	166,930	53,052	503,543	†	898,973	143,539	3,385	21,904,160
Allemagne	31 déc. 1913.	280,276	17,218	1,285	166,555	42,890,682	280,659	36,777,794	19,775,353
Italie	31 déc. 1914.	3,674	130,621	283,284	204	105,426	.....	1,574	4,703
Roumanie	31 déc. 1913.	17,348,317	259	38,361,108	119,014	11,259,090	1,057,114	2,604,251	42,348,596
Russie	31 déc. 1912.	126,530,928	3,322,805	30,194,006	6,567,804	54,846,051	8,674,264	19,669,170	96,612,205
Etats-Unis	30 juin 1915.	27,473,160	515,304	38,217,012	2,614	95,921,620	‡ 1,760,383	14,532,437	173,274,015

VALEURS.

		$	$	$	$	$	$	$	$
Canada	31 mars 1916.	3,775,341	383,415	30,906	2,973,932	14,637,849	512,917	556,017	172,896,445
République Argentine	31 déc. 1915.	1,899,864	.....	90,203,809	44,487,335	18,398,404	.....	156,846	127,989,950
Australie	31 déc. 1915.	74,177	†	5,679	180	34,241	36,032	.....	4,480,597
Autriche-Hongrie	31 déc. 1913.	6,913,781	113	29,041	65,351	23,078	82,526	4,180	89,780
Inde anglaise	31 mars 1914.	849,467	†	39,863	17,045,067	27,156	3,296,825	.....	26,995,127
Bulgarie	31 déc. 1911.	1,719,820	†	7,630,100	.....	147,763	6,174	1,766,684	9,194,392
France	31 déc. 1914.	143,136	45,713	464,224	.....	552,702	255,285	3,253	3,103,877
Allemagne	31 déc. 1913.	241,094	14,994	2,142	277,746	22,160,418	639,744	31,634,008	20,850,228
Italie	31 déc. 1914.	3,242	192,112	263,881	991	73,747	.....	1,544	7,297
Roumanie	31 déc. 1913.	9,387,217	76	22,342,553	144,812	4,273,066	744,061	1,741,496	40,173,379
Russie	31 déc. 1912.	78,866,147	2,164,328	19,486,929	10,501,885	26,692,782	9,136,197	14,926,888	98,999,928
Etats-Unis	30 juin 1915.	20,663,533	481,014	30,780,887	6,501	47,993,096	‡ 5,914,198	15,374,499	215,532,681

*Compris sous blé. †Non mentionné séparément. ‡Comprend les haricots. (a) Farineux.

N° 37—TARIF par voie ferrée sur le grain, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Pacifique-Canadien, à Fort-William et Port-Arthur.

De	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba.		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Binscarth	Fort-William et Port-Arthur.	15	15	15	15	16
Boissevain	"	13	13	13	13	14
Brandon	"	13	13	13	13	14
Carberry	"	13	13	13	13	14
Carman	"	12	12	12	12	13
Crystal City	"	13	13	13	13	14
Dalny	"	15	15	15	15	16
Deloraine	"	15	15	15	15	16
Dominion City	"	12	12	12	12	13
Emerson	"	12	12	12	12	13
Gladstone	"	13	13	13	13	14
Hamiota	"	15	15	15	15	16
Killarney	"	13	13	13	13	14
MacDonald	"	12	12	12	12	13
Minnedosa	"	13	13	13	13	14
Neepawa	"	13	13	13	13	14
Portage la Prairie	"	12	12	12	12	13
Souris	"	14	14	14	14	15
Shoal Lake	"	15	15	15	15	16
Westbourne	"	13	13	13	13	14
Winnipeg	"	10	10	10	10	12
Saskatchewan.						
Assiniboia	"	20	20	20	20	21
Abernethy	"	17	17	17	17	18
Burrows	"	16	16	16	16	17
Esterhazy	"	16	16	16	16	17
Indian Head	"	17	17	17	17	18
Moosomin	"	16	16	16	16	17
Moosejaw	"	18	18	18	18	19
Qu'Appelle	"	17	17	17	17	18
Regina	"	18	18	18	18	19
Yorkton	"	17	17	17	17	18
Expanse	"	19	19	19	19	20
Westerham	"	23	23	23	23	24
Vanguard	"	21	21	21	21	22
Alberta.						
Calgary	"	24	24	24	24	25
Carstairs	"	25	25	25	25	26
Edmonton	"	25	25	25	25	26
Medicine Hat	"	22	22	22	22	23
Macleod	"	24	24	24	24	25
Lacombe	"	25	25	25	25	26
Lethbridge	"	23	23	23	23	24
Red Deer	"	25	25	25	25	26
Strathcona	"	25	25	25	25	26
Wetaskiwin	"	25	25	25	25	26
Consort	"	24	24	24	24	25

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

TARIF DE L'OUEST.

N° 37—TARIF, par voie ferrée sur le grain, de localités de l'Alberta et de la Saskatchewan à des points de la Colombie-Britannique, pour livraisons locales, par le Pacifique-Canadien—*Suite.*

De	À									
	Tarif par 100 livres.									
	Westminster, B.C.	Fernie, C.B.	Cranbrook, C.B.	Nelson, C.B.	Grand Forks, C.B.	Golden, C.B.	Revelstoke, C.B.	Kamloops, C.B.	Vancouver, C.B.	Victoria, C.B.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Edmonton, Alberta	32½	27	29½	33½	35	25½	29½	32	32½	35
Camrose, Alberta	32½	26½	28½	32	35	25	27½	32	32½	35
Hardisty, Alberta	36½	28½	31	35	36	27	31	33½	36½	39
Swift Current, Sask	39½	26½	27½	32	35	30	32	35½	39½	42
Moose-Jaw, Sask.	42	30	32	35	37	32	35	37½	42	44½
Calgary, Alberta	32½	19	22	27	31	16½	21½	27	32½	35
Medicine Hat, Alberta.	32½	20½	22½	27½	31½	24	27½	32	32½	35
Regina, Sask	42	31½	33½	36	38½	33½	36	39	42	44½

NOTA.—Les tarifs ci-dessus s'appliquent à l'orge, au seigle, au blé et à l'avoine.

Les tarifs, par voie ferrée, sur le grain d'exportation de Moosejaw via Vancouver, C.B., est de 28½ cents par 100 livres; de Calgary via Vancouver, C.-B., ils sont de 19½ cents par 100 livres.

N° 37—TARIF, par voie ferrée, sur le grain, de Fort-William et Port-Arthur, par le Pacifique-Canadien, aux points sous-mentionnés—*Suite.*

De Fort William et Port Arthur à	Tarif par 100 livres.
Ontario.	C.
Arnprior	20
Belleville	20
Brantford	20
Brockville	20
Carleton Place	20
Chalk River	20
Cornwall	20
Depot Harbour	20
Essex	22
Galt	20
Gananoque	22½
Guelph	20
Goderich	20
Hamilton	20
Ingersoll	20
Kempton	20
Kingston	20
London	20
Niagara Falls	20
Orillia	20
Owen Sound	20
Ottawa	20
Palmerston	20
Pembroke	20
Perth	20
Prescott	20
Peterborough	20
Toronto	20
Windsor	20
Québec.	
Athelstan	25
Aylmer	22½
Beauharnois	23
Beauport	22½
Chicoutimi	27
Coteau Junction	20
Dorval	20
Gracefield	25
Howick	23
Huntingdon	24
Iberville Junction	23
Joliette	20
Knowlton	25
Lévis	25
Montréal	20
Ormstown	24
Québec	20
Rimouski	32½
St-Hyacinthe	23
St-Polycarpe Junction	20
Shawinigan Falls	20
Shawville	24
Sherbrooke	25
Sorel	26
Stanstead	27
Trois-Rivières	20
Valleyfield	20
Waterloo	25

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF, par voie ferrée, sur le grain, de Fort-William et Port-Arthur, par le Pacifique-Canadien, aux points sous-mentionnés—*Suite.*

De Fort-William et Port-Arthur à	Tarif par 100 liv.
	c.
Nouveau-Brunswick.	
Bathurst	32½
Campbellton	32½
Dalhousie-Junction	32½
Edmundston	32½
Frédéricton	30
Grand Falls	32½
Moncton	32½
St-Jean	30
St-Jean-ouest	30
Woodstock	35
Nouvelle-Ecoss.	
Antigonish	35
Dartmouth	32½
Glace-Bay	42
Haliburton	32½
Halifax	32½
Mulgrave	36½
Stillwater	37½
Pictou	32½
Sydney	37½
Truro	32½
Yarmouth	34
Tarif d'exportation.	
†Montréal	20
*St-Jean-ouest, N.-B., et Halifax, N.-E.—	
Blé	23·7
Avoine et orge	21·2
Graine de lin	37·3
Seigle	21·2
Farine	22·3

†Ces tarifs comprennent les frais d'aiguillage sur les quais, ainsi que les droits de dock.

*Applicable seulement sur des cargaisons expédiées directement à des pays britanniques et étrangers, excepté le Canada, les Etats-Unis, Terre-Neuve et les Iles de St-Pierre et Miquelon.

N° 37—TARIF, par voie ferrée, sur le grain, des ports de la baie Georgienne et du lac Huron, par le Pacifique-Canadien, aux points sous-mentionnés—*Suite.*

DE	À	Tarif.
Goderich	Ottawa	10c par 100 livres.
"	Smith's-Falls	10c. "
"	Prescott	10c. "
"	Sharbot-Lake	10c. "
"	Arnprior	10c. "
"	Tweed	10c. "
"	Agincourt	8c. "
"	Peterboro	10c. "
Port-McNicoll	Sharbot Lake	9c. "
"	Tweed	9c. "
"	Agincourt	7c. "
"	Peterboro	5c. "
Port-McNicoll et Goderich	Montréal	10c. "
" "	Rivière-du-Loup	22½c. "
" "	Matapedia	22½c. "
" "	Montmagny	19c. "
" "	Fredericton, N.-B	20c. "
" "	West St. John, N.-B	20c. "
" "	Moncton, N.B	22½c. "
" "	Woodstock, N.-B	25c. "
" "	Halifax, N.-E	22½c. "
" "	Truro, N.-E	22½c. "
" "	Sydney, N. E	27½c. "
*Port-McNicoll (pour exportation aux pays britann. et étrang., excepté Terre Neuve)	Montréal	5·6d. par boiss., blé. 3¾c. " avoine. 4·2c. " orge. 5·6c. " lin.
St-Pierre, Miquelon et Etats-Unis	St-Jean-ouest	6·1c. " blé. 4·7c. " orge.
	St-Jean	3½c. " avoine. 6·1c. " lin.

*Les tarifs ci-dessus mentionnés pour le grain d'exportation, comprennent le coût de l'élévation du vaisseau aux élévateurs de lacs et 30 jours d'emmagasinage gratuit dans ces élévateurs. Ils comprennent aussi, à Montréal, l'élévation et la livraison aux navires céaniques et 20 jours d'emmagasinage dans ce port.

A St-Jean-ouest, il y a un droit additionnel de $\frac{9}{10}$ d'un cent par boisseau, qui comprend 30 jours d'emmagasinage à ce port.

Les tarifs ci-dessus ne comprennent pas l'assurance contre l'incendie dans les élévateurs.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF, par voie ferrée, sur le grain, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Canadien-Nord jusqu'à Port-Arthur—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba.		c.	c.	c.	c.	c.
Brandon	Port Arthur	13	13	13	.....	14
Carman	"	12	12	12	.....	13
Emerson	"	12	12	12	.....	13
Enterprise	"	13	13	13	.....	14
Dauphin	"	15	15	15	.....	16
Deloraine	"	15	15	15	.....	16
Gladstone	"	13	13	13	.....	14
Hartney	"	15	15	15	.....	16
Minto	"	13	13	13	.....	14
Neepawa	"	13	13	13	.....	14
Portage-la-Prairie	"	12	12	12	.....	13
Russell	"	15	15	15	.....	16
Swan River	"	16	16	16	.....	17
Swan Lake	"	13	13	13	.....	14
Winnipeg	"	10	10	10	.....	12
White Plains	"	12	12	12	.....	13
Virden	"	15	15	15	.....	16
Saskatchewan.						
Alsask	"	25	25	25	.....	26
Aberdeen	"	22	22	22	.....	23
Battleford	"	23	23	23	.....	24
Bengough	"	19	19	19	.....	20
Blaine Lake	"	24	24	24	.....	25
Carlyle	"	16	16	16	.....	17
Conquest	"	23	23	23	.....	24
Condie	"	18	18	18	.....	19
Dalmeny	"	23	23	23	.....	24
Dinsmore	"	23	23	23	.....	24
Elrose	"	23	23	23	.....	24
Estevan	"	17	17	17	.....	18
Eston	"	24	24	24	.....	25
Girvin	"	21	21	21	.....	22
Gravelbourg	"	20	20	20	.....	21
Hanna	"	25	25	25	.....	26
Humboldt	"	21	21	21	.....	22
Laird	"	23	23	23	.....	24
Maryfield	"	16	16	16	.....	17
Melfort	"	22	22	22	.....	23
Moosejaw	"	18	18	18	.....	19
Munster	"	21	21	21	.....	22
Kindersley	"	24	24	24	.....	25
Kipling	"	17	17	17	.....	18
Prince Albert	"	23	23	23	.....	24
Radville	"	18	18	18	.....	19
Regina	"	18	18	18	.....	19
Rosthern	"	23	23	23	.....	24
Rosetown	"	24	24	24	.....	25
Saskatoon	"	22	22	22	.....	23
Vonda	"	22	22	22	.....	23
Warman	"	22	22	22	.....	23
Zealandia	"	23	23	23	.....	24
Yorkton	"	17	17	17	.....	18
Alberta.						
Calgary	"	24	24	24	.....	25
Camrose	"	25	25	25	.....	26
Edmonton	"	25	25	25	.....	26
Fort Saskatchewan	"	25	25	25	.....	26
Lamont	"	25	25	25	.....	26
Lloydminster	"	24	24	24	.....	25

N° 37—Tarif, par voie ferrée, sur le grain, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Canadien-Nord jusqu'à Port-Arthur—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Alberta—Fin.		c.	c.	c.	c.	c.
Alliance	Port Arthur	25	25	25	.....	26
Morinville	"	26	26	26	.....	27
Munson	"	25	25	25	.....	26
North Edmonton	"	25	25	25	.....	26
Sanqudo	"	27	27	27	.....	28
Stettler	"	25	25	25	.....	26
Spruce Grove	"	26	26	26	.....	27
Stony Plains	"	26	26	26	.....	27
Strathcona	"	25	25	25	.....	26
Sylvan Lake	"	26	26	26	.....	27
Vegreville	"	25	25	25	.....	26
Vermilion	"	24	24	24	.....	25

On peut obtenir les tarifs pour trajet complet sur le grain et ses produits de stations de l'ouest canadien aux stations d'Ontario, de Québec, des Provinces maritimes et des États de l'est de l'Union américaine, *via* Port-Arthur, Ont., entièrement par voie ferrée, en ajoutant aux tarifs de tranport jusqu'à Port-Arthur qui sont donnés ici, les tarifs depuis Port-Arthur jusqu'aux destinations données dans les tarifs suivants:—

C.N.R. N° E. 779, C.R.C. N° E. 689 (non produit à I.C.C.), effectif le 15 octobre 1915.

C.N.R. N° E. 801, C.R.C. N° E. 707, I.C.C. N° E. 187, effectif le 16 novembre 1915.

C.N.R. N° E. 840, C.R.C N° 740 (non produit à I.C.C.), effectif le 21 février 1916.

C.N.R. N° E. 874, C.R.C. N° E. 770, I.C.C. N° E. 207, effectif le 23 mai 1916.

C.N.R. N° E. 883, C.R.C. N° E. 778 (non produit à I.C.C.), effectif le 21 avril 1916.

C.N.R. N° E. 893, C.R.C. N° E. 788 (non produit à I.C.C.), effectif le 5 mai 1916.

C.N.R. N° E. 1018, C.R.C. N° E. 897 (non produit à I.C.C.), effectif le 10 janvier 1917.

C.P.R. N° E. 2080, C.R.C. N° E. 2480 (non produit à I.C.C.), effectif le 10 décembre 1912, ainsi que les suppléments et nouvelles éditions de ce tarif.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le chemin de fer Canadien-Nord, à Duluth, Minn., et Supérieur, Wis.—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba.		c.	c.	c.	c.	c.
Brandon	Duluth et Supérieur, Wis.	13	13	13	13	14
Carman	"	12	12	12	12	13
Deloraine	"	15	15	15	15	16
Emerson	"	12	12	12	12	13
Enterprise	"	13	13	13	13	14
Dauphin	"	15	15	15	15	16
Gladstone	"	13	13	13	13	14
Minto	"	13	13	13	13	14
Portage la Prairie	"	12	12	12	12	13
Swan Lake	"	13	13	13	13	14
Winnipeg	"	12	12	12	12	13
White Plains	"	12	12	12	12	13
Virden	"	15	15	15	15	16
Saskatchewan.						
Alsask	"	25	25	25	25	26
Aberdeen	"	22	22	22	22	23
Battleford	"	23	23	23	23	24
Bengough	"	19	19	19	19	20
Blaine Lake	"	24	24	24	24	25
Carlyle	"	16	16	16	16	17
Conquest	"	23	23	23	23	24
Condie	"	18	18	18	18	19
Dalmeny	"	23	23	23	23	24
Dinsmore	"	23	23	23	23	24
Elrose	"	23	23	23	23	24
Estevan	"	18	18	18	.....	19
Eston	"	24	24	24	24	25
Girvin	"	21	21	21	21	22
Gravelbourg	"	20	20	20	20	21
Humboldt	"	21	21	21	21	22
Maryfield	"	16	16	16	16	17
Moosejaw	"	18	18	18	18	19
Melfort	"	22	22	22	22	23
Meunster	"	21	21	21	21	22
Kindersley	"	24	24	24	24	25
Kipling	"	17	17	17	17	18
Prince Albert	"	23	23	23	23	24
Radville	"	18	18	18	18	19
Regina	"	18	18	18	18	19
Saskatoon	"	22	22	22	22	23
Vonda	"	22	22	22	22	23
Warman	"	22	22	22	22	23
Zealandia	"	23	23	23	23	24
Yorkton	"	17	17	17	17	18
Alberta.						
Alliance	"	25	25	25	.....	26
Calgary	"	24	24	24	24	25
Camrose	"	25	25	25	25	26
Edmonton	"	25	25	25	25	26
Fort Saskatchewan	"	25	25	25	25	26
Hanna	"	25	25	25	25	26
Lamont	"	25	25	25	25	26
Lloydminster	"	24	24	24	24	25
Munson	"	25	25	25	25	26
North Edmonton	"	25	25	25	25	26
Sangudo	"	27	27	27	.....	28
Stettler	"	25	25	25	25	26
Spruce Grove	"	26	26	26	26	27
Strathcona	"	25	25	25	25	26
Sylvan Lake	"	26	26	26	26	27
Vegreville	"	25	25	25	25	26
Vermilion	"	24	24	24	24	25

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Canadien-Nord, à Vancouver et à New-Westminster, C.B.—*Suite.*

DE	À	Tarifs locaux. Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba.		c.	c.	c.	c.	c.
Brandon	Vancouver et New-Westminster, C.B	45	45	45	.....	46
Carman	"	45	45	45	.....	46
Emerson	"	45	45	45	.....	46
Enterprise	"	45	45	45	.....	46
Deloraine	"	45	45	45	.....	46
Gladstone	"	45	45	45	.....	46
Hartney	"	45	45	45	.....	46
Minto	"	45	45	45	.....	46
Neepawa	"	45	45	45	.....	46
Portage-la-Prairie	"	45	45	45	.....	46
Russell	"	45	45	45	.....	46
Swan-River	"	45	45	45	.....	46
Swan-Lake	"	45	45	45	.....	46
Winnipeg	"	45	45	45	.....	46
White-Plains	"	45	45	45	.....	46
Virden	"	45	45	45	.....	46
Saskatchewan.						
Alsask	"	39½	39½	39½	.....	40½
Aberdeen	"	45	45	45	.....	46
Battleford	"	40	40	40	.....	41
Bengough	"	45	45	45	.....	46
Blaine-Lake	"	42	42	42	.....	43
Carlyle	"	45	45	45	.....	46
Conquest	"	42	42	42	.....	43
Condie	"	42	42	42	.....	43
Dalmeny	"	42	42	42	.....	43
Dinsmore	"	42	42	42	.....	43
Elrose	"	42	42	42	.....	43
Eston	"	42	42	42	.....	43
Estevan	"	45	45	45	.....	46
Girvin	"	42	42	42	.....	43
Gravelbourg	"	45	45	45	.....	46
Hanna	"	32½	32½	32½	.....	33½
Humbolt	"	45	45	45	.....	46
Laird	"	42	42	42	.....	43
Maryfield	"	45	45	45	.....	46
Melfort	"	45	45	45	.....	46
Moosejaw	"	42	42	42	.....	43
Muenster	"	45	45	45	.....	46
Kindersley	"	39½	39½	39½	.....	40½
Kipling	"	45	45	45	.....	46
Prince Albert	"	42	42	42	.....	43
Radville	"	45	45	45	.....	46
Regina	"	42	42	42	.....	43
Rosthern	"	42	42	42	.....	43
Rosetown	"	42	42	42	.....	43
Saskatoon	"	42	42	42	.....	43
Vonda	"	45	45	45	.....	46
Warman	"	42	42	42	.....	43
Yorkton	"	45	45	45	.....	46
Zealandia	"	42	42	42	.....	43

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Canadien-Nord, à Vancouver et à New-Westminster, C.B.—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Alberta.		c.	c.	c.	c.	c.
Alliance	Vancouver et New-Westminster, C.B.	32½	32½	32½	.....	33½
Calgary	"	32½	32½	32½	.....	33½
Camrose	"	32½	32½	32½	.....	33½
Edmonton	"	32½	32½	32½	.....	33½
Fort-Saskatchewan	"	32½	32½	32½	.....	33½
Lamont	"	32½	32½	32½	.....	33½
Lloydminster	"	35	35	35	.....	36
Morinville	"	32½	32½	32½	.....	33½
Munson	"	32½	32½	32½	.....	33½
North-Edmonton	"	32½	32½	32½	.....	33½
Stettler	"	32½	32½	32½	.....	33½
Spruce Grove	"	32½	32½	32½	.....	33½
Stony Plains	"	32½	32½	32½	.....	33½
Strathcona	"	32½	32½	32½	.....	33½
Sylvan Lake	"	32½	32½	32½	.....	33½
Vegreville	"	32½	32½	32½	.....	33½
Vermilion	"	35	35	35	.....	36

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont., par le Canadien-Nord, aux points de Québec et Ontario—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.			
		Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.
		c.	c.	c.	c.
Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont.	Athens, Ont.	20	20	20	
"	Aurora, Ont.	20	20	20	
"	Baden, Ont.	20	20	20	23½
"	Bancroft, Ont.	20	20	20	
"	Beauport, Qué.	22½	22½	22½	22½
"	Belleville, Ont.	20	20	20	
"	Bowmanville, Ont.	20	20	20	
"	Brockville, Ont.	20	20	20	
"	Capreol, Ont.	20	20	20	
"	Chicoutimi, Qué.	27	27	27	27
"	Cobourg, Ont.	20	20	20	
"	Colborne, Ont.	20	20	20	
"	Cornwall, Ont.	20	20	20	
"	Enterprise, Ont.	20	20	20	
"	Harrowsmith, Ont.	20	20	20	
"	Montréal, Qué.	20	20	20	23½
"	" "	* 15	15	15	
"	North Bay, Ont.	20	20	20	
"	Orillia, Ont.	20	20	20	
"	Oshawa, Ont.	20	20	20	
"	Ottawa, Ont.	20	20	20	
"	Port Hope, Ont.	20	20	20	
"	Québec, Qué.	20	20	20	23½
"	Sault-Ste-Marie, Ont.	20	20	20	
"	" "	* 15	15	15	
"	Shawinigan Falls, Qué.	20	20	20	
"	Steelton, Ont.	20	20	20	
"	Toronto, Ont.	20	20	20	23½
"	" "	* 15	15	15	
"	Yarker, Ont.	20	20	20	
"	Zephyr, Ont.	20	20	20	

* Resteront en vigueur jusqu'à la fin de la saison le 30 novembre 1916, et du 30 avril au 30 novembr chaque année jusqu'à ce qu'ils soient retirés.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont., par le Canadien-Nord, aux points de l'est des Etats-Unis.—*Suite.*

DE	À	Tarifs locaux Tarif par 100 livres.			
		Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.
		c.	c.	c.	c.
Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont.	Albany, N.-Y.	26·1	22·6	22·6	36·2
"	Boston, Mass.	28·8	25·3	25·3	33·3
"	Brooklyn, N.-Y.	26·8	23·3	23·3	37·3
"	Cambridge, Mass.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Huntingdon, Mass.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Hawthorne, N.-Y.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Hoboken, N.-J.	26·8	25·3	23·3	37·3
"	Martindale, N.-Y.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Mount Hope, N.-Y.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Newton, N.-Y.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	New-York, N.-Y.	26·8	23·3	23·3	37·3
"	Poughkeepsie, N.-Y.	26·8	23·3	23·3	37·3
"	Springfield, Mass.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Webster, Mass.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	White Plains, N.-Y.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Worcester, Mass.	28·8	25·3	25·3	39·3
"	Yonkers, N.-Y.	26·8	23·3	23·3	37·3
		Tarifs d'exportation			
"	Boston, Mass.	23·7	21·2	21·2	37·3
"	East Boston, Mass.	23·7	21·2	21·2	37·3
"	Brooklyn, N.-Y.	23·7	21·2	21·2	37·3
"	Hoboken, N.-J.	23·7	21·2	21·2	37·3
"	New York, N.-Y.	23·7	21·2	21·2	37·3
"	Weehawken, N.-Y.	23·7	21·2	21·2	37·3

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de localités du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, par le Grand-Tronc-Pacifique, à Fort-William et Westport, Ont., ainsi que les taux de l'ouest pour livraison locale à Prince-Rupert, C.-B.—*Suite.*

DE	À	À Fort-William. Tarif par 100 livres.					À Prince-Rupert (livraison locale).				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.	Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba		c	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Cabot	Fort-William ou Westport.	12	12	12	12	13	45	45	45	45	46
Gregg	"	13	13	13	13	14	45	45	45	45	46
Lazare	"	15	15	15	15	16	45	45	45	45	46
Portage-la-Prairie	"	12	12	12	12	13	45	45	45	45	46
Uno	"	15	15	15	15	16	45	45	45	45	46
Saskatchewan.											
Asquith	"	23	23	23	23	24	42	42	42	42	43
Bradwell	"	22	22	22	22	23	45	45	45	45	46
Fenwood	"	17	17	17	17	18	45	45	45	45	46
Kelliher	"	19	19	19	19	20	45	45	45	45	46
Nokomis	"	21	21	21	21	22	45	45	45	45	46
Punnichy	"	19	19	19	19	20	45	45	45	45	46
South-Saskatoon	"	22	22	22	22	23	42	42	42	42	43
Tate	"	20	20	20	20	21	45	45	45	45	46
Venn	"	21	21	21	21	22	45	45	45	45	46
Watrous	"	22	22	22	22	23	45	45	45	45	46
Alberta.											
Chauvin	"	24	24	24	24	25	39½	39½	39½	39½	40½
Edmonton	"	25	25	25	25	26	32½	32½	32½	32½	33½
Holden	"	25	25	25	25	26	32½	32½	32½	32½	33½
Ryley	"	25	25	25	25	26	32½	32½	32½	32½	33½
Viking	"	25	25	25	25	26	34½	34½	34½	34½	35½
Wainwright	"	24	24	24	24	25	39½	39½	39½	39½	40½

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF du grain et ses produits, par voie ferrée, de Montréal, local et expéditions aux ports de départ du N.-B., de la N.-E., de Terre-Neuve et de l'Ile du P.-E.; et tarif de Armstrong, Ont., et Montréal, Qué., pour l'exportation en Europe, aux Antilles, aux Bermudes, à l'Amérique du Sud, à l'Afrique du Sud, etc., par les chemins de fer du gouvernement canadien ci-dessous mentionnés:—

À	Local.	Expéditions aux ports de départ du N.-B. de la N.-E., de Terre-Neuve et de l'Ile du Pr.-Ed.	Applicables seulement au trafic d'exportation aux pays britanniques et étrangers excepté Terre-Neuve, Iles St-Pierre et Miquelon, Etats-Unis et Mexique.	Maïs exporté par eau.	Blé, avoine et orge, exportés par eau.
	TARIF EN CENTS PAR 100 LIVRES.				
Villeroy	7			7	5½
Québec	9			8	6½
Lévis	9			8	6½
Montmagny	9			10	10
Rivière-du-Loup	12½			11	12½
Mont-Joli	14			11	13
Matapédia	15			12	14
Campbellton	15			12	14
Newcastle	16½			12½	16
Chatham	16½			12½	16
Fredericton	17½			13	15
Moncton	17½	(nota 1) 14½		11	15
Pointe-du-Chêne	17½	(nota 2) 14½		13	16
Petitcodiac	17½			13	16
Sussex	17½			13	16
St-Jern	17½	(nota 3) 14½	Grain, 13·3 Farine, 14·0 Autres produits du grain. 14·7	11	15
Sackville	17½			11	16
Amherst	17½			11	16
Pictou	17½	(nota 4) 14½		12	16
Truro	17½			12	16
New-Glasgow	17½			12	16
Antigonish	18½			15½	18½
Mulgrave	18½	(nota 5) 17½		15½	18½
Pt. Tupper	20			17½	20
North Sydney	20	(nota 6) 18½		16	20
Sydney	20	(nota 6) 18½		16	20
Dartmouth	17½	(nota 7) 13½		12	16
Halifax	17½	(nota 8) 14½	Grain, 13·3 Farine, 14·0 Autres produits du grain. 14·7	12	16

NOTA (1)—Applicable à Moncton, N.-B., sur expéditions devant se rendre par eau aux ports de la Baie de Fundy.

NOTA (2)—Applicable à Pointe-du-Chêne, sur expéditions sur Summerside, I.P.-E., et points de l'Ile du Prince-Edouard, *via* Summerside et chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard seulement.

NOTA (3)—Applicable à St-Jean, N.-B., sur expéditions devant se rendre par eau aux ports de la Baie de Fundy, ou aux ports de la Côte sud de la Nouvelle-Ecosse, ou par eau et voie ferrée aux points de la Nouvelle-Ecosse, *via* Digby, N.-E., et Dominion Atlantic Railway.

NOTA (4)—Applicable à Pictou, sur expéditions pour l'Ile du Prince-Edouard, les Iles Madeleine et les ports de départ de la Côte nord de la Nouvelle-Ecosse.

NOTA (5)—Applicable à Mulgrave, sur expéditions aux ports de départ de la Nouvelle-Ecosse (excepté Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, Port-Hastings).

NOTA (6)—Applicable à Sydney et Nord-Sydney, sur expéditions pour Terre-Neuve, Iles Saint-Pierre et Miquelon et ports de départ du Cap-Breton.

NOTA (7)—Applicable à Halifax et Dartmouth, N.-E., sur expéditions devant se rendre par eau aux points de Terre-Neuve et des Iles St-Pierre et Miquelon.

NOTA (8)—Applicable à Halifax et Dartmouth, N.-E., sur expéditions pour les Iles Madeleine sur les ports de la Nouvelle-Ecosse ou du Cap-Breton (excepté Glace-Bay, Grand-Narrows, Iona, Louisbourg, Mulgrave, Nord-Sydney, Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, Port-Morien et Sydney).

TARIF D'EXPORTATION DE ARMSTRONG, ONT.

Applicable seulement sur le trafic d'exportations aux pays britanniques et étrangers, excepté Terre-Neuve, Iles St-Pierre et Miquelon, les Etats-Unis et le Mexique.

A	Orge, Avoine, Seigle.	Blé.	Graine de lin.	Farine.	Autres produits du grain.
	TARIF EN CENTS PAR 100 LIVRES.				
St-Jean, N.-B. Halifax, N.-E.	2·15	2·40	37·3	22·5	23·5

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, chemin de fer du Grand-Tronc, des ports de la baie Georgienne et du lac Huron aux points ci-dessous mentionnés—*Suite.*

DE	À	Tarif.
Midland	Kingston	7½c. par 100 livres.
"	Peterborough	5c. "
Goderich	London	4½c. "
Midland	Toronto	5½c. "
Goderich	"	6c. "
Owen Sound	"	5½c. "
Tous ports	Montréal	10c. "
"	Trois-Rivières	15c. "
"	Sorel	16c. "
"	Québec	15c. "
"	Sherbrooke	15c. "
"	Stanstead	17c. "
Collingwood	Fredericton / St-Jean	20c. "
Depot Harbour		20c. "
Goderich		20c. "
Midland		20c. "
Port-Colborne		20c. "
Tiffin		20c. "
Collingwood	Halifax	22½c. "
Depot Harbour	"	22½c. "
Goderich	"	22½c. "
Midland	"	22½c. "
Port-Colborne	"	22½c. "
Tiffin	"	22½c. "
Tous ports	Montréal (exportations)	5·6 par boiss. blé.
"	" "	5·6 " lin.
"	" "	5·1 " seigle.
"	" "	4.3 " maïs.
"	" "	4.2 " orge.
"	" "	3¼c. " avoine.
"	*St-Jean et Portland (export)	6·1 " blé.
"	" "	6·1 " lin.
"	" "	5·6 " seigle.
"	" "	4·8 " maïs.
"	" "	4·7 " orge.
"	" "	3·50 " avoine.
"	Halifax (exportations)	6·7 " blé.
"	" "	6·66 " lin.
"	" "	6·16 " seigle.
"	" "	5·36 " maïs.
"	" "	5·18 " orge.
"	" "	3·82 " avoine.

* Saint-Jean.—Ces taux ne s'appliquent qu'aux expéditions en sacs.

Les tarifs ci-dessus mentionnés pour le grain d'exportation ne comprennent pas l'assurance, mais comprennent le coût de la manutention du grain des steamers aux élévateurs des lacs et 15 jours d'emmagasinage du 1er septembre au 15 décembre, et 30 jours du 16 décembre au 31 août. Ils comprennent aussi, à Montréal, l'élévation et la livraison aux steamers océaniques, et 20 jours d'emmagasinage à ce port.

N° 37—TARIF du grain, par voie ferrée, de localités du Manitoba, par le *Great Northern Railway,* à Duluth—*Suite.*

DE	À	Tarif par 100 livres.				
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Lin.
Manitoba.		c.	c.	c.	c.	c.
Brandon	Duluth, Minn., Supérieur, Wis., St.-Paul, Minn., et Minnesota Transfer, Minnesota	13	13	13	13	14
Boissevain	" "	13	13	13	13	14
Minto	" "	13	13	13	13	14
Wakopa	" "	13	13	13	13	14
Portage-la-Prairie	" "	12	12	12	12	13
Carman	" "	12	12	12	12	13
Plum-Coulee	" "	12	12	12	12	13
Morden	" "	12	12	12	12	13

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

N° 37—Tarif du grain, par voie ferrée, de Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont., par le chemin de fer Canadien-Nord, à des points sur les chemins de fer du gouvernement canadien dans la province de Québec et les Provinces maritimes—*Fin.*

DE	À	Tarif par 100 livres.			
		Blé.	Avoine.	Orge.	Seigle.
		c.	c.	c.	c.
Port-Arthur, Fort-William et Westport, Ont	Abenakis, Qué	30	30	30	30
" "	Antigonish, N.-B	35	35	35	35
" "	Armagh, Qué	30	30	30	30
" "	Baird, Qué	25	25	25	25
" "	Brookfield, N.-E	32½	32½	32½	32½
" "	Cabano, Qué	41½	41½	41½	41½
" "	Campbellton, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Chatham, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Dalhousie, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Dawson, Qué	32½	32½	32½	32½
" "	Digby, N.-E	H. 38	38	38	38
		P. 36	36	36	36
" "	Edmundston, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Elmsdale, N.-E	32½	32½	32½	32½
" "	Filteau, Qué	25	25	25	25
" "	Glace-Bay, N.-E	H. 42	42	42	42
		P. 39	39	39	49
" "	Halifax (Local) N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	" (Nota 5), N.-E	26	26	26	26
" "	" (Nota 6), N.-E	29	29	29	29
" "	Lévis, Qué	25	25	25	25
" "	Lourdes, Qué	27	27	27	27
" "	Matapédiac, Qué	32½	32½	32½	32½
" "	Moncton (Local), N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	" (Nota 1), N.-B	H. 32½	32½	32½	32½
		P. 27	27	27	27
" "	Montmagny, Qué	29	29	29	29
" "	Mulgrave (Local), N.-E	36½	36½	36½	36½
" "	" (Nota 8), N.-E	H. 33½	33½	33½	33½
		P. 31	31	31	31
" "	Mont-Joli, Qué	32½	32½	32½	32½
" "	New-Glasgow	32½	32½	32½	32½
" "	North Sydney (Local)	37½	37½	37½	37½
" "	" (Nota 10)	H. 34½	34½	34½	34½
		P. 32	32	32	30
" "	Owen, Qué	30	30	30	30
" "	Petitcodiac, N.-E	32½	32½	32½	32½
" "	Port-Elgin, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Pugwash, N.E	32½	32½	32½	32½
" "	Rimouski, Qué	32½	32½	32½	32½
" "	Rivière-du-Loup, Qué	32½	32½	32½	32½
" "	St. Jean, N.-B. (Local)	30	30	30	30
" "	" " (Nota 2)	27	27	27	27
" "	" " (Nota 3)	27	27	27	27
" "	Sullivan, N.-B	35	35	35	35
" "	Sackville, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Shédiac, N.-B	32½	32½	32½	32½
" "	Shippegan, N.-B	43½	43½	43½	43½
" "	Springfield, N.-E	38	38	38	38
" "	Sydney, N.-E	37½	37½	37½	37½
" "	" " (Nota 10)	H. 34½	34½	34½	34½
		P. 32	32	32	32
" "	Tracadie Mills, N.-E	45	45	45	45
" "	Weymouth, N.-E	H. 38	38	38	38
		P. 36	36	36	36

NOTES.

NOTA 1.—Applicable à Moncton, N.-B., sur expéditions devant se rendre par eau aux ports de la Baie de Fundy, ou par voie ferrée aux points suivants sur le chemin de fer Salisbury et Albert :— Albert, Hillsboro, Hopewell Hill, et Riverside, N.-B.

NOTA 2.—Applicable à St. Jean, N.-B., sur expéditions devant se rendre par voie ferrée de St. Jean à St. Martin, N.-B.

NOTA 3.—Applicable sur expéditions devant se rendre par eau aux ports de la Baie de Fundy, ou aux ports de la Côte sud de la Nouvelle-Ecosse, ou par eau et voie ferrée aux points de la Nouvelle-Ecosse, *via* Digby, N.-E., et Dominion Atlantic Railway.

NOTA 5.—Applicable à Halifax et Dartmouth, N.-E., sur expéditions devant se rendre par eau aux points de Terre-Neuve et des Iles St. Pierre et Miquelon.

NOTA 6.—Applicable à Halifax et Dartmouth, N.-E., sur expéditions pour les Iles Madeleine ou les ports de la Nouvelle-Ecosse ou du Cap-Breton (excepté Glace-Bay, Grand-Narrows, Iona, Louisbourg, Mulgrave, North-Sydney, Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, Port-Morien et Sydney).

NOTA 8.—Applicable à Mulgrave, sur expéditions aux ports de départ de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton (excepté Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, et Port-Hastings).

NOTA 10.—Applicable à Sydney et North-Sydney, sur expéditions pour Terre-Neuve, Iles Saint-Pierre et Miquelon et ports du Cap-Breton.

INDEX GÉNÉRAL

PARTIE V

STATISTIQUES RELATIVES AUX GRAINS.

	TABLEAUX	PAGES.
A.		
Avoine—Production mondiale	30	300
Avoine—Exportée du Canada, par pays	33	306
B.		
Blé Canada, expédié en transit des ports des Etats-Unis	19	266
Blé, production mondiale	29	298–9
Blé, farine de, exportée du Canada, par pays	35	310–12
Blé, exporté du Canada, par pays	32	304–5
C.		
Commission des grains, rapport de la		1–210
D.		
Dépenses—division ouest	27	294
Dépenses—division est	27	294
Division est—quantité de grain inspectée à:—		
Kingston	1	214
Peterborough	1	214
Toronto	1	211–214
Montréal	1	211–214
Division est d'inspection, nombre des navires et des wagons inspectés, année fiscale	5	231
Division est d'inspection, nombre des navires et des wagons inspectés, année de récolte	4a	230
Division ouest—quantité de grain inspectée	1	211–214
Division ouest—nombre de wagons inspectés, par classes de grain	4	224–29
Division ouest—nombre de wagons inspectés, par chemins de fer	8	234
Division-ouest—Récapitulation-nombre de wagons inspectés et quantité de grain inspectée	6	232
Droits perçus,—Comparativement	1	215
Droits perçus, comparativement et coût au producteur par boisseau	28a	297
E.		
Elévateurs de tête de ligne, relevé comparatif du grain reçu	11	240
Elévateurs de tête de ligne, grain reçu, récoltes des années 1900–01 à 1915–16	11	240
Elévateurs de tête de ligne, grain reçu, par classes et par mois	13	242
Elévateurs de tête de ligne, grain expédié, relevé comparatif 1901 à 1916	12	241
Expéditions—		
Des élévateurs de tête de ligne, relevé comparatif	12	241
Des élévateurs de tête de ligne, par mois	13	243
Par navires, de Fort-William et Port-Arthur aux ports de la baie Georgienne, pendant les saisons de navigation	14	244–51
Par navires et voie ferrée, par années de récolte	16	257–61
Par navires, de Duluth aux ports des lacs pour la saison de navigation	15	252–56
De Winnipeg et autres points de l'ouest, entièrement par voie ferrée	18	264–5
Expéditions de grain de Fort-William et Port-Arthur pendant les années de récolte, par mois	13	243
Expéditions, blé, avoine, orge et lin	12	241
Expéditions—Grain reçu aux élévateurs de tête de ligne, de 1904–05 à 1915–16	3	220–223
Exportations—blé	32	304–5
Exportations—avoine	34	306–7
Exportations—orge	33	308–9
Exportations—farine de blé	35	310–11
Exportations—du grain des principaux pays	36	313
F.		
Farine du Canada en transit par les ports des Etats-Unis	19	266

	Tableaux	Pages.
G.		
Grain—quantité inspectée:		
Division est	1	211–14
Division ouest	1	211–14
Quantité totale pesée dans la division d'inspection de l'ouest	2	217
Quantité totale pesée dans la division d'inspection de l'est	2	219
Expédié de Fort-William et de Port-Arthur, aux ports des lacs, par navires, saison de navigation 1916	14	244–251
Expédié par navires ou voie ferrée, par année de récolte	16	257–61
Expédié entièrement par voie ferrée de Winnipeg et autres points de l'ouest	18	264–5
Exportations de ports canadiens, par années civiles	17	262–3
Exportations faites par les Etats-Unis, des ports de Montréal, Halifax et Vancouver		263
Exportations de, par principaux pays	36	313
Quantités transportées par navires américains	21	270–74
Quantités transportées par navires canadiens	21	268–9
Production par provinces, de 1900 à 1916	26	287–93
Quantités transportées par vaisseaux, saison de navigation 1916	21	268–69
Grain reçu:—		
Aux élévateurs de tête de ligne, relevé comparatif	11	240
Aux élévateurs de tête de ligne, par mois	13	242
Aux élévateurs de tête de ligne, de 1904–05 à 1915–16	3	220–223
Grains, Rapport de la Commission des		1–210
Goderich—quantité totale du grain pesé	2	219
Goderich—Droits de pesage	2	219
H.		
Honoraires—d'inspection—(perçus)	1	215
d'inspection du grain, par wagon		295
de pesage dans la dividion d'inspection de l'ouest	2	217
de pesage dans la division d'inspection de l'est	2	219
de pesage du grain, par wagon		295
I.		
Inspection du grain—taux exigible par wagon et cargaison		295
Inspection du grain—revenu perçu, tableau comparatif	1	215
Inspection du grain—droits perçues et coût au producteur par boisseau	28a	297
Inpections du grain, nombre des, faites à Winnipeg	9	235–7
Inspections du grain, nombre des, faites à Toronto	10	238–9
Inspections par chemins de fer, trois provinces de l'ouest	7	233
Inspections par chemins de fer seulement	8	234
K.		
Kingston—quantitée de grain inspectée	1	214
Kingston—droits perçus	1	215
M.		
Montréal—quantité de grain inspectée	1	214
Montréal—droits perçus, inspection et pesage	1	215
Midland—total du grain pesé	2	219
Midland—droits de pesage	2	219
N.		
Navires:—		
Canadiens—liste des, saison de navigation 1916	21	268–69
Canadiens—leur capacité, saison de navigation 1916	21	268–69
Canadiens—quantité de grain transportée, saison de navigation 1916	21	268–69
Canadiens—résumé comparatif	21a	275
Américains—liste des	21	270–74
Américains—quantité de grain transportée	21	270–74
Américains—résumé.. comparatif	21a	275
O.		
Orge—production mondiale	31	302–3
Orge—exportée du Canada, par pays	34	308–9

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

	Tableaux	Pages
P.		
Pesage—		
Grain pesé dans la division d'inspection de l'ouest	2	217
Grain pesé dans la division d'inspection de l'est	2	219
Peterborough—		
Quantité de grain inspectée	1	214
Droits d'inspection	1	215
Quantité de grain pesée	2	219
Droits de pesage	2	219
Port McNicoll—		
Quantité de grain pesée	2	219
Droits de pesage	2	219
Production du grain par province, de 1900 à 1916	26	287–293
Production mondiale du grain:—		
Blé	29	298–9
Avoine	30	300–1
Orge	31	302–3
R.		
Rapport de la Commission des grains		1–210
Rendement par acre—		
Alberta	23	278
Ile du Prince-Edouard	25	283–6
Manitoba	23	278
Nouveau-Brunswick	25	283–6
Nouvelle-Ecosse	25	283–6
Ontario	25	283–6
Québec	25	283–6
Saskatchewan	23	278
S.		
Superficie ensemencée—		
Alberta	22	276–7
Ile du Prince-Edouard	24	279–282
Manitoba	22	276–7
Nouveau-Brunswick	24	279–282
Nouvelle-Ecosse	24	279–282
Ontario	24	279–282
Québec	24	279–282
Saskatchewan	22	276–7
T.		
Tarif de fret sur le grain—		
Tarif, fret d'exportation:		
C.P.R.	37	318
G.T.R.	37	329
Chemins de fer du gouvernement canadien	37	327–8
Sur le grain transporté par navires de Fort-William et Port-Arthur aux ports de la baie Georgienne, etc		267
De fret, par voie ferrée C.P.R. de points dans l'Alberta et la Saskatchewan à des points dans la Colombie Britannique	37	315
De fret, par voie ferrée C.P.R. à Fort-William et Port-Arthur	36	314
De fret, par voie ferrée C,N.R. à Port-Arthur	37	319–20
De fret, par voie ferrée C.N.R. à Duluth et Supérieur, Wis	37	321
De fret, par voie ferrée C.N.R. à Vanvoucer et New-Westminster, C.B	37	322–3
De fret, par voie ferrée C.N.R. aux points d'Ontario et de Québec	37	324
De fret, par voie ferrée C.N.R. aux Etats-Unis de l'est	37	325
De fret, par voie ferrée G.T.R., à Fort-William et Westport, Ont. et à Prince-Rupert	37	326
De fret, par voie ferrée G.N.R., à Duluth	37	330
De fret, par voie ferrée C.P.R., de Fort-William et Port-Arthur aux divers points de l'est	37	316–17
De fret, par voie ferrée C.P.R., des ports de la baie Georgienne et du Lac Huron aux divers points de l'est	37	318
De fret, par voie ferrée G.T.R. des ports de la baie Georgienne et du lac Huron aux divers points de l'est	37	329
De fret, par voie ferrée I.C.R. de Montréal à des points du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse	37	327
Toronto—		
Quantité de grain inspectée	1	211–214
Droits perçus	1	215
Total du grain pesé dans la division d'inspection de l'ouest	2	217–8
Total du grain pesé dans la division d'inspection de l'est	2	219

	Tableaux	Pages.
V.		
Vaisseaux américains—		
Liste des	21	268–9
Capacité des	21	268–9
Quantité de grain transportée	21	268–9
Résumé comparatif	21a	275
Vaisseaux canadiens—		
Liste des, saison de navigation 1916	21	270–74
Capacité des, récolte de 1915–16	21	270–74
Quantité de grain transportée, saison de navigation 1916	21	270–74
Résumé comparatif	21a	275
W.		
Wagons inspectés dans la division ouest, par espèce de grain	4	224–9
Wagons, nombre de, inspectés, et quantité de grain	6	232
Wagons, leur capacité	6	232
Wagons, nombre de, inspectés, par chemins de fer	4	229
Wagons et quantité de chaque espèce de grain inspecté, sur les divers chemins de fer, et par provinces	7	233
Wagons et quantité de chaque espèce de grain inspecté par chemins de fer	8	234

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTÈRE DU COMMERCE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1916

PARTIE VI

SUBVENTIONS AUX LIGNES DE NAVIGATION

AVEC STATISTIQUES INDIQUANT LE TRAFIC DE CES LIGNES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1916, ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1917-1918

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

[N° 10e—1917.]

EXPLICATION DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES pour l'année expirant le 31 mars 1918, comparées aux crédits de l'exercice expiré le 31 mars 1917, avec un relevé des services accomplis et des dépenses faites au 31 décembre 1916, au compte des subventions postales et aux lignes de navigation.

XVIII—SUBVENTIONS POSTALES ET AUX LIGNES DE NAVIGATION.

Crédit à voter..... $2,630,734 00

Page,	Numéro du crédit.	——	1916–17.	1917–18.
		OCÉAN ATLANTIQUE.	$ c.	$ c.
5	147	Annapolis et Londres, ou Hull	5,000 00	5,000 00
6	148	Ports canadiens de l'Atlantique et Australie et Nouvelle-Zélande.	140,000 00	140,000 00
8	149	Canada et Grande-Bretagne	1,000,000 00	1,000,000 00
12	150	Canada et Cuba	25,000 00	25,000 00
13	151	Canada et Terre-Neuve	70,000 00	70,000 00
15	152	Canada, Antilles et Amérique du sud	340,666 66	340,666 66
19	153	Canada et Sud-Africain	146,000 00	146,000 00
21	154	Halifax, St-Jean (Terre-Neuve) et Liverpool	20,000 00	20,000 00
24	155	Montréal, Québec et Manchester (en été) et St-Jean, Halifax et Manchester (en hiver)	35,000 00	35,000 00
26	156	St-Jean, Dublin et Belfast (en hiver)	7,500 00	7,500 00
28	157	St-Jean et Glasgow (en hiver)	15,000 00	15,000 00
30	158	St-Jean, Halifax et Londres (en hiver)	15,000 00	15,000 00
32	159	St-Jean, Halifax et Londres	25,000 00	25,000 00
		OCÉAN PACIFIQUE.		
37	160	Canada, Australie ou Nouvelle-Zélande, ou les deux (Pacifique)	180,509 00	180,509 00
40	161	Canada, Chine et Japon	253,333 34	253,333 34
42	162	Prince-Rupert et Iles de la Reine Charlotte	16,000 00	16,000 00
44	163	Victoria et San Francisco	3,000 00	3,000 00
45	164	Victoria, Vancouver et Skagway	12,500 00	12,500 00
47	165	Victoria et côte ouest de l'Ile Vancouver	5,000 00	5,000 00
49	166	Vancouver et ports du nord de la Colombie Britannique	16,800 00	16,800 00
		SERVICES LOCAUX.		
55	167	Baddeck et Iona	5,825 00	5,825 00
56	168	Charlottetown, Victoria et Holliday's-Wharf	2,500 00	2,500 00
57	169	Froude's-Point et Lockeport, N.-E	600 00	600 00
58	170	Bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton	15,000 00	15,000 00
60	171	Grand-Manan et le continent	10,000 00	10,000 00
61	172	Halifax et Canso et Guysboro	5,000 00	5,000 00
63	173	Halifax et Terre-Neuve, *via* ports du Cap-Breton	10,000 00	10,000 00
65	174	Halifax, Mahone-Bay, Ile Tancook et ports de la riv. La Have.	4,000 00	4,000 00
66	175	Halifax et Spry-Bay	4,000 00	4,000 00
68	176	Halifax, Cap-Breton sud et les ports du lac du Bras-d'Or	6,000 00	6,000 00
70	177	Halifax et la côte ouest du Cap-Breton	4,000 00	4,000 00
71	178	Halifax et Sherbrooke	2,000 00	2,000 00
72	179	Kenora et Fort-Frances	8,000 00	8,000 00
73	180	Le continent et les îles de la Madeleine	18,000 00	18,000 00
75	181	Mulgrave et Canso	6,500 00	6,500 00
76	182	Mulgrave et Guysborough	5,500 00	5,500 00
78	183	Newcastle, Neguac et Escuminac, rivière et baie Miramichi	2,500 00	2,500 00
79	184	Ile Pelée et le continent	8,000 00	8,000 00
82	185	Petit-de-Grat et terminus du ch. de fer Intercolonial à Mulgrave.	7,000 00	7,000 00
83	186	Rivière Petitcodiac, Moncton et ports intermédiaires	2,500 00	2,500 00
84	187	Pictou, Montague, Murray Harbour et Georgetown	6,000 00	6,000 00
86	188	Pictou, New-Glasgow, comté d'Antigonish et Mulgrave	1,000 00	1,000 00
87	189	Pictou, Mulgrave et Chéticamp	7,500 00	7,500 00
89	190	Port Mulgrave, St. Peter's, Irish-Cove et Marble-Mountain	6,500 00	6,500 00
90	191	Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve	16,500 00	20,000 00

EXPLICATION DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES pour l'exercice terminé le 31 mars 1918—*Fin.*

Page,	Numéro du crédit.		1916-17.	1917-18.
		SERVICES LOCAUX—*Fin.*	$ c.	$ c.
92	192	Québec et Harrington	28,000 00	28,000 00
94	193	Québec et Bassin de Gaspé	8,500 00	8,500 00
96	194	Québec et l'Ile d'Orléans	4,500 00	4,500 00
97	195	Rivière-du-Loup, Tadousac et ports de la rive nord	6,000 00	6,000 00
99	196	Rivière-du-Loup, Tadousac et ports du St-Laurent (hiver)	8,000 00	8,000 00
100	197	Baie Ste-Catherine et Tadousac	3,500 00	3,500 00
101	198	St-Jean et Bassin de Cumberland	3,000 00	3,000 00
103	199	St-Jean et St-Andrew's, N.-B	4,000 00	4,000 00
104	200	St-Jean et Bridgetown	2,500 00	2,500 00
105	201	St-Jean et Digby	20,000 00	20,000 00
107	202	St-Jean, Digby, Annapolis et Granville	2,000 00	2,000 00
108	203	St-Jean, Baie de Fundy et Bassin Minas	8,000 00	8,000 00
110	204	St-Jean, Westport et Yarmouth	10,000 00	10,000 00
112	205	St-Stephen, N.-B., rivière Ste-Croix, Deer-Island et Campobello	6,000 00	6,000 00
114	206	Sydney et baie du St-Laurent	6,000 00	6,000 00
116	207	Sydney et Whycocomagh	3,000 00	3,000 00
117	208	Sydney et côte est du Cap-Breton	5,500 00	5,500 00
119	209	Dépenses de surveillance et de contrôle	3,000 00	3,000 00
		Allocations pour 1916-17 non exigées pour 1917-18	12,500 00	
			2,639,734 00	2,630,734 00
		AUTORISÉS PAR STATUT.		
40	.....	Canada, Chine et Japon (1-2 Geo. V., chap. 25)	121,666 66	121,666 66
119	.....	Canada et France (8-9 Ed. VII, chap. 36)	200,000 00	200,000 00
			2,961,400 66	2,952,400 66

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

SERVICES DE L'OCÉAN ATLANTIQUE.

ANNAPOLIS ET LONDRES OU HULL, ANGLETERRE, OU LES DEUX.

"THE UNITED FRUIT COMPANIES OF NOVA SCOTIA, LTD."

Contrat n° 38.
Min. du Commerce. Dossier n° 14120.

Crédit 147.—Service de paquebots entre Annapolis et Londres ou Hull, Angleterre, ou ces deux ports.

1916-17..... $5,000
1917-18..... 5,000

Armateurs.—"The United Fruit Companies, Ltd., of Nova Scotia", de Berwick, N.-E.

Date du contrat.—24 juillet 1913.

Durée du contrat.—D'octobre 1913 au 31 mars 1914. (Ce contrat n'a pas été renouvelé.)

Service.—Le premier paquebot doit quitter Annapolis-Royal avant le 30 octobre 1913. Cinq voyages seulement, doivent être accomplis.

Ports d'escale.—Annapolis et Digby, N.-E., et Londres ou Hull, et tous ports étrangers autorisés de temps en temps par le ministre.

Vitesse exigée.—10 nœuds au minimum.

Transport des fruits.—Les fruits ou autres produits périssables expédiés à chaque voyage, doivent être livrés au port de destination en état satisfaisant, grâce à un bon arrimage et à une bonne ventilation.

Subside.—$1,000 par voyage.

Courrier postal.—Le transport n'en est pas exigé.

Distance.—D'Annapolis à Hull: 3,250 milles.

RAPPORTS DU TRAFIC

Année civile.	Nombre de voyages.	Passagers transportés.	Fret transporté.	Subvention payée.
				$
1908	2	Aucun.	16,908 brls de pommes.	2,000
1909	3	Aucun.	27,398 brls de pommes 547 btes de pommes.	3,000
1910	1	Aucun.	11,634 brls de pommes 150 btes de pommes.	1,000
1911	2	1	17,578 brls de pommes.	2,000
1912	Aucun service n'a été accompli.			Aucune.
1913	Aucun service n'a été accompli.			Aucune.
1914	4		35,125 brls de pommes	*4,000
1915	Aucun service n'a été accompli.			
1916	Aucun service n'a été accompli.			

De 1908 à 1911, inclusivement, ce service a été accompli par la "Acadia S.S. Co.", d'Annapolis Royal, N.-E.

*Payé pour 4 voyages entre Halifax et Liverpool ou Glasgow, en vertu d'un arrêté ministériel en date du 31 mars 1915.

PORTS CANADIENS DE L'ATLANTIQUE ET AUSTRALIE ET NOUVELLE-ZÉLANDE.

"NEW ZEALAND SHIPPING CO., LTD."

Contrat n° 46.
Min. du Commerce. Dossier n° 15928.

Crédit 148.—Service de paquebots entre les ports canadiens de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

1916-17	$140,000
1917-18	140,000

Armateurs.—"New Zealand Shipping Co., Ltd.", de Nouvelle-Zélande. (Adresse canadienne: 213, Edifice Board of Trade, Montréal, Qué.)

Date du contrat.—15 octobre 1913.

Durée du contrat.—De la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent 1913, à la même époque, de 1915. Ce service fut depuis continué sous l'autorité des arrêtés ministériels en date des 24 mars 1916, 13 juillet 1916, 19 octobre 1916 et 14 décembre 1916.

Service.—Départ mensuel, le ou vers le 20 de chaque mois.

Ports d'escale.—(*a*) Durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent, de Montréal aux ports d'Auckland, Wellington, Lyttleton et Dunedin, N.-Z., ou à trois d'entr'eux, et aux ports de Melbourne et de Sydney, Aust., en faisant escale à tous autres ports de la Nouvelle-Zélande ou d'Australie, au choix des armateurs.

(*b*) Pendant la saison de fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent, de Saint-Jean, N.-B., en faisant escale à Halifax, et de là aux ports de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie mentionnés au paragraphe (*a*).

Vitesse et capacité exigées.—10 nœuds; chaque navire devant pouvoir transporter 7,500 tonnes, à 40 pieds cubiques la tonne.

Subvention.—$140,000 par an, payables en versements mensuels de $11,666.66. La convention temporaire, d'après les arrêtés ministériels récents, est pour une subvention de $11,666.66 pour chaque voyage.

Réfrigération.—Les paquebots devront être pourvus de compartiments frigorifiques pouvant satisfaire à toutes demandes raisonnables.

Déduction pour insuffisance de cargaison.—Une cargaison moyenne de 5,000 tonnes devra être transportée à chaque voyage mensuel, pendant toute l'année; et à la fin de chaque année, on déduira de la subvention $2 pour chaque tonne manquant sur les 60,000 tonnes, en mesure ou en poids, transportées durant les douze mois précédents.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce.—Ils jouissent de la gratuité.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Melbourne	12,435
Halifax à Melbourne	12,250
Montréal à Melbourne	12,895
Melbourne à Sydney	575
Sydney à Auckland	1,275
Auckland à Wellington	555
Wellington à Lyttleton	175
Lyttleton à Dunedin	181
Distance entre les ports terminus—Eté	15,656
" Hiver	15,303

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.					pds. c.		nœuds			
Karamea....	420	54	28·6	3,553	5,564	5,600	20	.....	505	12	Newcastle...	1899	Acier.
Pakeha.....	477·5	63·1	31·3	5,055	7,899	10,600	Auc.	322,520	854	12	Belfast.....	1910	"
Kaikoura....	460	58·2	30·9	5,671	8,697	10,460	Auc.	288,029	918	12	Glasgow.....	1903	"
Booral.....	385	50·1	19·3	2,733	4,322	7,100	Auc.	Auc.	492	11	Newcastle ..	1905	"
Araluen.....	42	55·1	20·5	3,533	5,513	8,569	Auc.	Auc.	494	11	" ...	1901	"
Dongarra....	422	55	20·5	3,554	5,553	8,769	Auc.	Auc.	505	11	Flensburg...	1906	"
Parattah....	375·6	48·7	27·3	2,628	4,196	6,500	Auc.	Auc.	400	11	" ...	1904	"
Waimate....	420	54	28·6	3,629	5,610	9,495	12	221,280	600	11	Hebburn....	1896	"
Whakatane..	420	54	28·7	3,686	5,754	8,775	Auc.	221,000	491	10½	Newcastle...	1900	"

RAPPORTS DU TRAFIC

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté à l'étranger.		Bestiaux.	Sacs postaux	Subventions payées.
			Poids.	Mesure.			
			tonnes.	tonnes			$ c.
1910.	8	Aucun.	11,458	45,014	Aucun.	Aucun.	80,000 00
1911.	12	1	12,304	73,640	"	"	120,000 00
1912.	12	15	18,011	75,201	10	"	120,000 00
1913.	12	3	10,901	69,792	24	"	121,666 66
1914.	12	Aucun.	44,245	74,569	Aucun.	"	140,000 00
1915.	10	1	29,024	64,234	Aucun.	"	116,666 66
1916.	7	Aucun.	19,738	46,820	Aucun.	"	81,666 62

Pas de cargaisons ni de passagers transportés au Canada.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Annnée civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Produits des Antilles et de Terre-Neuve.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesures.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesures.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesures.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesures.	Valeur.
			$			$			$			$
1912.....	2,791	71,232	2,970,284	15,067	3,966	881,859	148	3	37,617	18,016	75,201	3,889,760
1913.....	4,170	59,515	3,364,605	6,661	10,200	1,150,674	70	77	40,888	10,901	69,792	4,556,167
1914.....	44,097	68,265	4,621,301	96	6,287	960,713	52	17	26,435	44,245	74,569	5,608,449
1915.....	28,184	60,133	4,591,310	634	4,053	698,363	206	48	130,555	29,024	64,234	5,420,228
1916.....	19,125	33.350	3,668,739	371	13,461	2,019,011	242	9	118,436	19,738	46,820	5,806,186

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Bois de service, automobiles, et parties de, carbure de calcium, matériel pour chaises, papier, cuir à semelles, instruments aratoires, caoutchoucs, tuyaux de fer, quincaillerie, bestiaux, épingles à linge, graines, jarres à fruits, corsets, céréales préparées, fil métallique et orgues.

Produits des Etats-Unis.—Céréales préparées, machineries, automobiles et parties de, rails d'acier, orgues, bois de service, jarres à fruits, papier à toiture, cirage pour chaussures, fil métallique et machines à coudre.

Produits des Antilles.—Café, cacao, piment, gingembre, cassave et leurs produits

CANADA ET GRANDE-BRETAGNE.

Contrat n° 1.
Min. du Commerce. Dossier 17143.

"CANADIAN PACIFIC OCEAN SERVICES, LTD."

Crédit 149—Service océanique et postal entre le Canada et la Grande-Bretagne.

1916-17	$1,000,000.00
1917-18	1,000,000.00

Armateurs.—"Canadian Pacific Ocean services, Ltd.," Montréal, Qué.

Date du contrat:—13 décembre 1916.

Durée du contrat.—De la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent en 1916, à l'ouverture de la navigation en 1917.

Service.—Un voyage aller et un voyage retour chaque semaine, ou un nombre moindre de voyages qui pourrait être approuvé par le ministre.

Ports d'escale.—1. Au Canada::—

Québec ou Montréal, en été, et Halifax ou Saint-Jean, en hiver, au choix des armateurs.

2. En Grande-Bretagne:—

Liverpool; cependant on pourra substituer les ports de Glasgow ou Londres, avec l'approbation du ministre.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement. La quantité totale des matières postales ne devra pas occuper un espace supérieur à 25,000 pieds cubes, dans un voyage; cependant, si les matières postales occupent plus d'espace les armateurs recevront un paiement supplémentaire, proportionnel à la somme payée pour les 25,000 pieds cubes sur ce voyage.

Les armateurs devront aussi transporter entre le Canada et la Grande-Bretagne toutes autres matières postales qui leur seront confiées par les autorités postales; ce service est plus amplement défini au contrat postal, Canada, Chine et Japon (voir page 40). Ce service est sujet aux mêmes conditions que celles du paragraphe précédent, quant à l'espace total occupé.

Vitesse exigée.—Tous les navires devront marcher à leur maximum de vitesse. Il est stipulé que leurs vitesses respectives sont les suivantes:—

	Nœuds.
Metagama	16
Pretorian	13
Grampian	15
Missanabie	16
Scandinavian	16
Scotian	14
Corsican	15

Si un ou plusieurs paquebots appartenant aux armateurs et désignés dans le contrat du 7 mai 1914, service de paquebots entre le Canada et la Grande-Bretagne, étaient rendus aux armateurs par l'amirauté de S. M. B., chacun de ces paquebots devra aussitôt que possible être employé pour remplacer un des paquebots de la liste ci-dessus.

Subvention.—$11,363.63 pour chaque voyage complet, jusqu'à concurrence d'une quantité de matières postales occupant 25,000 pieds cubes et un paiement proportionnel pour chaque pied cube additionnel.

Réfrigération.—Les manutention, chargement, arrimage et déchargement des fruits, beurre, fromage, viandes ou autres produits susceptibles de se gâter se feront sous la surveillance d'un inspecteur de cargaisons nommé dans ce but par le ministre de l'Agriculture, à Ottawa.

Taux de fret et de passagers.—Les taux de fret et de passagers entre le Canada et les ports du Royaume-Uni ne devront pas excéder les taux de New-York aux mêmes ports, sur des vaisseaux de classes semblables. Il ne doit y avoir aucune distinction de faite au détriment de marchands ou d'expéditeurs canadiens, ou d'immigrants allant au Canada, ou de n'importe quel port de ce pays.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Non insérée dans le contrat.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Distances.	Milles.
De Montréal à Québec	139
" Québec à Rimouski	183
" Rimouski à Liverpool (*via* Belle-Isle)	2,438
" Rimouski à Liverpool (*via* Cap-Race)	2,638
" Saint-Jean à Halifax	292
" Halifax à Liverpool	2,595

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places de passagers.			Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2me classe.	3me classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pds	pds							P.C.		N.			
Missanabie...	500·6	64·2	37·9	7,727	12,469	8,000	Auc	520	1200	46,070	725	15½	Whiteinch..	1914	Acier.
Metagama....	500·6	64·2	37·9	7,727	12,469	8,000	"	520	1200	46,070	725	15½	" ..	1914	„
Corsican.....	500·3	61·2	38·0	7,272	11,419	6,000	150	300	1300	24,270	1440	15	Whiteinch..	1907	Acier.
Grampian.....	485·7	60·2	38·1	7,033	10,947	6,100	150	250	1000	23,320	1262	15	Linthouse. .	1907	"
Pretorian.....	436·9	53·1	29·7	4,853	7,654	7,500	....	....	....	7,326	799	13	Hartlepool..	1901	"
Scandinavian.	550·3	59·3	43·9	7,730	12,099	8,158	Auc	500	720	19,688	1313	16	Belfast.....	1898	"
Scotian.....	515·3	59·8	23·8	6,442	10,322	4,856	Auc	406	1012	20,715	1126	15	Belfast.....	1898	"

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	—	Nombre de voy., aller et retour.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté, tonnes.	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
								$ c.
1907	.....	.....	60,395	162,489		Non indiqué.		555,432 47
						Scellés.	Attachés.	
1908	.....	.....	78,117	235,426	....	58,377	56,766	578,447 12
1909	.....	.....	72,787	282,859	738	77,638	59,345	582,713 58
1910	.....	.....	86,920	256,542	....	110,450	51,285	584,233 60
1911	.....	52	88,645	257,509	Auc	139,207	54,194	560,225 50
1912	.....	52	98,260	312,867	....	168,791	66,689	549,168 44
1913	.....	117½	191,688	610,348	....	255,838	88,614	855,721 00
1914	.....	107	147,717	439,325	Auc	217,204	102,625	724,147 90
1915	.....	59½	91,940	353,845	Auc	218,367	69,639	449,685 01
1916	C. P. Ocean Service, Ltd....	.....						
	Retour.....	54	23,231	107,692	Auc	114,942	74,452	259,619 88
	Aller.....		49,758	221,674	Auc	90,585	84,715	(Au 30 sept)
	Total.....		72,989	329,366	Auc	205,527	159,167	
	Oceanic S. N. Co.—							
	Retour.....	1	Auc	Auc	Auc	Auc	Auc	
	Aller.....		576	9,654	Auc	15,891	772	5,291 00
	Total.....		576	9,654	Auc	15,891	772	
	Grand total.....	55	73,565	339,020	Auc	221,418	159,939	264,910 88

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Par	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
		Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur.	Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur.	Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur.
				$			$			$
1912	Paquebots ligne Allan.	43,709	46,446	7,309,626	16,992	14,330	4,016,411	60,701	60,776	11,326,037
	Paquebots du C.P.R.	25,061	13,190	2,868,071	18,454	26	5,005,707	43,515	13,216	7,873,778
	Total.....	68,770	59,636	10,177,697	35,446	14,356	9,022,118	104,216	73,992	19,199,815
1913	Paquebots ligne Allan.	123,187	43,547	12,341,602	15,712	4,541	3,865,260	138,899	48,088	16,206,862
	Paquebots du C.P.R.	40,905	14,954	5,131,824	16,115	66	3,863,253	57,020	15,020	8,995,077
	Paquebots du C.N.	7,983	435	2,154,130	2,973	Aucune.	837,417	10,956	435	2,991,547
	Paquebots ligneOceanic S. N.Co.	67,998	2,585	5,905,072	15,462	33	1,733,976	83,460	2,618	7,639,048
	Total	240,073	61,521	25,532,628	50,262	4,640	10,299,906	290,335	66,161	35,832,534
1914	Paquebots ligne Allan.	97,459	27,660	10,241,324	12,696	905	3,238,993	110,155	28,565	13,480,322
	Paquebots du C.P.R.	33,129	1,954	5,752,587	9,925	479	2,473,813	43,054	2,433	8,226,400
	Paquebots du C.N.	8,727	315	1,795,697	1,616	Aucune.	621,913	10,343	315	2,147,610
	Paquebots ligneOceanic S.N. Co.	32,471	3,857	4,149,418	6,297	823	1,689,117	38,768	4,680	5,838,535
	Total...	171,786	33,786	21,939,031	30,534	2,207	8,023,836	202,320	35,993	29,962,867
1915	Paquebots ligne Allan	74,916	14,678	15,339,859	29,739	3,264	10,382,211	104,655	17,942	25,722,070
	Paquebots du C.P.R.	42,480	7,940	15,007,914	34,821	1,065	14,096,136	77,301	9,005	29,104,050
	Paquebots ligneOceanic S.N. Co.	9,973	3,894	1,671,230	5,993	67	2,035,832	15,966	3,961	3,707,062
	Total...	127,369	26,512	32,019,003	70,553	4,396	26,514,179	197,922	30,908	58,533,182
	Paquebots du C.P.	Les	statistiqu	es n'ont	pas en	core été	reçues.			
1916	Paquebots Oceanic S.N. Co.	7,161	483	1,367,576	1,949	61	1,251,979	9,110	544	2,619,555
	Total....									

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

PAR LA "C. P. OCEAN SERVICES, LTD."

Produits canadiens.—Amiante, nickel-cuprifère en matte, minerai d'argent, lingots d'aluminium, bois de service, viandes, cuir, fromage, blé, farine, farine d'avoine, scorie de zinc, écume de sel ammoniac, fourrures brutes, rebuts de laiton, pulpe pressée, laine, saumon, chiffons, bacon, foin, orgues et parties de, instruments aratoires, acétate de chaux et tourteaux de graine de lin.

Produits des Etats-Unis.—Viandes, saindoux, céréales préparées, pruneaux, portes, brouettes, crabes en boîtes, denrées alimentaires, planches à laver et volailles plumées et vidées.

PAR LA "OCEANIC STEAM NAVIGATION CO., LTD".

Produits canadiens.—Lingots d'argent, fourrures brutes, blé, graine de lin, fromage, saumon congelé, bois de service, farine d'avoine, avoine comestible, farine, bacon et jambon, orgues, chiffons, cuir, tourteaux oléagineux, papier, fruits, foin et manches en bois.

Produits des Etats-Unis.—Viandes, saindoux.

CANADA ET CUBA.

"ELDER, DEMPSTER & COMPANY, LTD."

Contrat n° 43.

Min. du Commerce. Dossier n° 13213.

Crédit 150—Service de paquebots entre le Canada et Cuba.

1916-17	$25,000
1917-18	25,000

Armateurs.—"Elder, Dempster & Co., Ltd.", de Liverpool, Angleterre.
(Adresse canadienne: 318, Board of Trade Building, Montréal, Qué.)

Date du contrat.—10 mai 1912.

Durée du contrat.—De mai 1912 au 31 mars 1913. (Le contrat n'a pas été renouvelé.)

Service.—Mensuel.

Ports d'escale.—Saint-Jean, N.-B., et La Havane, Cuba. Les armateurs feront à leur choix, escale à Nassau, dans les Bahamas, ou aux Bermudes.

Vitesse exigée.—10 nœuds.

Navires additionnels.—Si, suivant l'opinion du ministre, il y avait à Saint-Jean, une cargaison suffisante pour justifier l'emploi d'un navire à vapeur additionnel, les armateurs devront fournir le dit navire, sans augmentation de la subvention.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Commisaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Subvention.—$1,250 pour chaque voyage de Saint-Jean à Cuba.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Distance.—De Saint-Jean à La Havane, 1,600 milles.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.		Compart. frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse—Nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2ème classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.			T.M.								
Bornu.....	345	42·2	23	2,102	3,259	4,300	65	36	aucun	295	10·5	Barrow.	1899	Acier.
Sokoto....	345	42·2	23	1,969	3,092	4,210	65	24	aucun	295	10·8	Barrow.	1899	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année.	Nombre de voyag. aller et retour.	Passagers transportés.	Fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
			Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.			
							$ c.
1910.....	8	aucun.	5,888	32,968	aucun.	aucun.	25,000 90
1911.....	9	aucun.	aucun.	35,325	aucun.	aucun.	18,749 97
1912 (juin à déc.).....	7	aucun.	595	4,730	aucun.	7 sacs.	8,750 00
1913 1er janv. au 31 mars	3	aucun.	481	1,396	aucun.	aucun.	3,750 00

En 1910 et 1911 le service fut accompli par MM. William Thomson & Co., de Saint-Jean. Ce fut un service extérieur seulement.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.	Val. $	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesures.	Val. $	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.	Val. $
Juin à déc. 1912.....	595	4,730	62,967	aucun.	aucun.	aucun	595	4,730	62,967
1er janv. au 31 mars 1913..	481	1,396	33,581	aucun.	aucun.	aucun	481	1,396	33,581

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Poisson, pommes de terre, papier, bois de service, foin et avoine.

CANADA ET TERRE-NEUVE.

"THE REID NEWFOUNDLAND COMPANY, LTD."

Contrat n° 60.
Min. du Commerce. Dossier n° 13996.

Crédit 160.—Service de paquebots entre le Canada et Terre-Neuve.

1916-17..... $70,000
1917-18..... 70,000

Armateurs.—" The Reid Newfoundland Company, Ltd.", de Saint-Jean, Terre-Neuve.

Date du contrat.—12 mai 1913.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1913 au 31 mars 1916. (Ce contrat n'a pas encore été renouvelé).

Service.—Un voyage complet, chaque jour, le dimanche excepté, entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques.

Si Port-aux-Basques ou Sydney-Nord étaient, à n'importe quelle époque, bloqués par la glace, le service pourrait, au choix des armateurs, s'accomplir à Placentia, Terre-Neuve, et à Louisbourg, respectivement.

Ports d'escale.—Sydney-Nord (ou Louisbourg), N.-E., et Port-aux-Basques (ou Placentia), Terre-Neuve.

Vitesse exigée.—Non indiquée.

Subvention.—$70,000 par an, payable trimestriellement, les 30 juin, 30 septembre, 31 décembre et 31 mars.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Quais du gouvernement.—Les paquebots devront s'y arrêter, autant que possible.

DISTANCES.

	Milles.
De Sydney-Nord à Port-aux-Basques	101
" Louisbourg à Placentia	250

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2me classe.	3me classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.												
Kyle	220	32·3	18·3	548	1,055	.....	....	....	....	Aucun.	263	....	Newcastle..	1913	Acier.
Sagona	175	28·3	20·3	420	808	327	40	77	....	Aucun.	136	11	Dundee....	1912	Acier.
Meigle	220·2	30·1	15·2	427	836	760	42	59	20	Aucun.	162	10	Glasgow....	1881	Fer.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.
Pas de service durant 1907.

Année civile.	Nombre de voyages "aller et retour".	Passagers transportés.		Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
		1ère classe.	Seconde classe.			Scellés.	Attachés.	
1908.....	153	5,351	9,223	10,176	704	2,112	11,796	$ 12,272 00
1909.....	150	7,981	13,141	9,886	449	1,927	14,037	9,646 50
1910.....	155	6,427	12,994	15,507	1,203	1,896	14,872	9,993 00
1911.....	159	6,765	11,178	16,538	1,635	1,704	12,633	9,006 50
1912.....	22	9,212	13,686	14,751	1,674	3,344	16,036	31,874 90
1913.....	275	7,620	11,488	22,125	1,996	3,498	21,374	58,829 36
1914.....	289	6,267	8,925	22,035	735	3,462	23,365	64,683 02
1915.....	216½	5,373	9,160	24,087	539	2,654	17,154	48,418 06
1916.....		*R. 387	861	5,524	37	315	4,490	
		All. 493	1,495	424	Aucun.	318	482	
(1er janv. au 31 mars).	57							12,747 48
	Total.....	880	2,356	5,948	37	633	4,882	au 31 mars.

* A Saint-Jean, Terre-Neuve.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.
(Y compris le bétail).

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
			$			$			$
1912....	12,224	Aucun.	894,220	1,821	Aucun.	317,936	14,046	Aucun.	1,212,156
1913....	17,372	Aucun.	981,369	3,694	Aucun.	288,222	21,066	Aucun.	1,269,591
1914....	13,286	Aucun.	858,605	7,651	Aucun.	587,196	20,937	Aucun.	1,445,801
1915....	16,510	Aucun.	1,108,876	6,491	Aucun.	643,885	23,001	Aucun.	1,752,761
1916.... 1er janvier au 31 mars	3,316	Aucun.	230,826	2,208	Aucun.	180,486	5,524	Aucun.	411,312

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Farine, avoine, farine d'avoine, foin, son, fourrage, pommes de terre, cuir, meubles, huiles, bétail, cochons, moutons, bœuf, porc, fer et acier en barres, faïence et poterie, nattes métalliques, viande fraîche, lait condensé, malles, machinerie, carton de pulpe, poêles et feutre.

Produits des Etats-Unis.—Farine, farine de maïs, avoine, fruits secs, porc, bœuf, cuir, plumes, maïs à balais, colle et machinerie.

CANADA, ANTILLES ET AMÉRIQUE MÉRIDIONALE.

"THE ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY."

Contrat n° 9.
Min. du Commerce. Dossier n° 15296.

Crédit 152.—Service de paquebots entre le Canada, les Antilles ou l'Amérique méridionale, ou les deux.

1916-17..... $340,666.66
1917-18..... 340,666.66

Armateurs.—"The Royal Mail Steam Packet Company", de Londres.

(Représentant canadien: John Allsop, 59 rue Granville, Halifax, N.-E.)
(Agents, passagers et fret: Pickford & Black, Halifax, N.-E.)

Date du contrat.—11 septembre 1913.

Durée du contrat.—Du 1er novembre 1913 au 31 octobre 1918.

Service.—Partant de Saint-Jean, N.-B., et de là à Halifax, N.-E., puis à Georgetown, Guyane anglaise, tous les quatorze jours, en suivant alternativement les parcours (*a*) et (*b*) donnés ci-dessous:—

(*a*) Escale aux îles suivantes: Bermudes, St. Kitts, Antigua, Montserrat, Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Barbades, Grenade et Trinidad; et au retour de Georgetown à Saint-Jean, escale à Trinidad, Grenade, Barbades, Antigua, St. Kitts et Bermudes.

(*b*) Escale aux îles suivantes: Bermudes, St. Kitts, Antigua, Barbades, Grenade et Trinidad; et au retour, de Georgetown, escale à Trinidad, Barbades, Saint-Vincent, Sainte-Lucie, Dominique, Montserrat, Antigua, St. Kitts et Bermudes.

Ces parcours peuvent subir tel changement qui pourra être mutuellement convenu entre le ministre et les armateurs.

Ports d'escale.—Comme ci-dessus indiqué.

Vitesse exigée.—11 nœuds.

Subvention.—£70,000 ($340,666.66) par an, payable en versements de £2,692 6s. 2d. ($13,102.56) pour chaque voyage complet, le dernier jour de chaque mois.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Frais de transport du fret, de Saint-Jean à Halifax.—Les armateurs devront, à leurs frais, et quand ils en seront requis par les expéditeurs, payer les frais de transport par voie ferrée, de Saint-Jean à Halifax, pour le beurre, le fromage et les fruits destinés à être expédiés par les navires des armateurs.

Retards dans les ports.—Les armateurs devront faire tous les efforts raisonnables pour éviter tout retard inutile dans les ports du Canada ou des Antilles.

Développement du commerce.—Les armateurs devront faire tout leur possible pour encourager le développement du transport des cargaisons et des passagers entre le Canada et les Antilles, en se servant de réclames raisonnables, et des sollicitations régulières de leurs agents.

Taux de fret complets.—Les armateurs devront faire tout leur possible pour établir des taux de fret complets entre les points intérieurs du Canada, et les divers ports d'escale mentionnés dans ce contrat, et situés dans les Antilles et l'Amérique centrale et méridionale.

Transfert par lignes correspondantes.—Comme le but de cette convention est d'établir une communication bi-mensuelle régulière, à l'aller et au retour, entre les ports plus haut mentionnés, des arrangements devront être faits pour le transport du fret et des passagers, dans tous les voyages au nord ou au sud, en les transférant sur les lignes des vapeurs appartenant aux armateurs et faisant le service entre les îles et Trinidad, à l'aller et au retour, et aux taux demandés pour le service direct.

Pas de préférence.—Il ne pourra être fait de préférence d'aucune sorte, tant pour le fret que pour les passagers, en faveur d'aucun marchand, expéditeur ou importateur d'aucune des colonies britanniques dont il est ici question, au détriment de tout autre marchand, expéditeur ou importateur de la même colonie.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Connaissements pour parcours complets.—Des connaissements pour parcours complets devront être donnés de tout point canadien d'expédition, à tout port de l'Amérique centrale ou méridionale qui est un port régulier d'escale pour les paquebots employés ou contrôlés par les armateurs dans d'autres services, et ayant des correspondances régulières avec le service qui fait l'objet de ce contrat.

DISTANCES.

Au sud—	Milles.
De Saint-Jean à Halifax	288
" Halifax aux Bermudes	764
" Bermudes à Saint-Kitts	942
" Saint-Kitts à Antigua	60
" Antigua à Montserrat	35
" Montserrat à Dominique	97
" Dominique à Sainte-Lucie	81
" Sainte-Lucie à Saint-Vincent	59
" Saint-Vincent à Barbades	96
" Barbades à Grenade	147
" Grenade à Trinidad	96
" Trinidad à Demerara	374
	3,039

DISTANCES.

Au nord—	Milles.
De Demerara à Trinidad	368
" Trinidad à Grenade	96
" Grenade à Barbades	147
" Barbades à Antigua	295
" Antigua à Saint-Kitts	59
" Saint-Kitts aux Bermudes	940
" Bermudes à Saint-Jean	852
	2,757

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							pds cub.					
Chignecto...	400·5	47·2	31·1	2,999	4,744	5,567	41	60	90	4988	418	11	Belfast.....	1893	Acier.
Chaleur.....	400·5	47·2	31·1	2,994	4,746	5,574	41	60	90	5288	418	11	Belfast.....	1893	Acier.
Caraquet...	400·5	47·3	31·1	2,975	4,889	5,129	40	72	80	5565	418	11	Belfast.....	1894	Acier.
Chaudière..	370	45·9	25	2,499	4,019	4,726	50	64	76	900	584	12	Middleboro	1899	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages aller et retour.	Nombre de passagers transportés.			Tonnes de fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
										$ c.
1907	30	 6,510			 119,787		Pas d'indic.	Pas d'indic.		63,510 00
		1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	
1908	30	1,558	1,065	1,738	36,113	79,154	86	52	3,833	65,700 00
1909	30	1,573	987	1,993	63,129	54,953	1,100	246	3,805	65,700 00
1910	30	1,595	1,170	2,748	66,474	82,800	390	463	3,225	65,700 00
1911	29	1,044	857	1,346	69,927	76,398	151	209	2,543	65,700 00
1912	30	1,090	1,269	1,048	65,552	86,253	106	168	2,568	87,613 86
1913	28½	887	827	1,016	52,313	70,209	44	144	2,396	131,737 12
1914	26	1,080	465	1,742	52,320	90,398	48	705	1,627	330,897 33
1915	26	959	786	2,727	78,414	94,781	34	518	3,472	340,666 56
1916	26 Ret.	..814	207	1,926	96,290	14,928	—	695	1,336	
	Aller.	..645	254	2,022	4,593	112,703	31	995	1,810	340,666 66
Total		1,459	461	3,948	100,883	127,631	31	1,690	3,146	

De 1907 au 23 novembre 1913, ce service a été accompli par MM. Pickford et Black, d'Halifax, N.-E.

Deux départs ont été effectués du Canada, en décembre 1913, par les navires de la *Royal Mail Steam Packet Company*. Leurs rapports de trafic sont compris dans les chiffres donnés ci-dessus, pour 1913.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

(Y compris le bétail.)

Année civile.	De	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
		Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
				$			$			$
1912...	St-Jean.	1,377½	20,099¾	383,536	.....	.....	.....	1,377½	20,099¾	383,536
	Halifax	5,044¾	62,147½	1,941,990	.....	.....	.....	5,044¾	62,147½	1,941,990
Total.	.....	6,422¼	82,247¼	2,325,526	aucune.	aucune.	aucune.	6,422¼	82,247¼	2,325,526
1913...	St-Jean.	2,137	13,038	259,381	.....	.....	.....	2,137	13,038	259,381
	Halifax	5,786	56,819	1,800,169	.....	.....	.....	5,786	56,819	1,800,169
Total.	.....	7,923	69,857	2,059,550	aucune.	aucune.	aucune.	7,923	69,857	2,059,550
1914...	St-Jean.	1,557	15,120	234,008	.....	.....	.....	1,557	15,120	234,008
	Halifax	2,951	75,254	2,384,256	.....	.....	.....	2,951	75,254	2,384,256
Total.	.....	4,508	90,374	2,618,264	aucune.	aucune.	aucune.	4,508	90,374	2,681,264
1915...	St-Jean.	2,031	12,362	301,659	.....	.....	.....	2,031	12,362	301,659
	Halifax.	3,621	82,419	3,206,176	.....	.....	.....	3,621	82,419	3,206,176
Total.	.....	5,652	94,781	3,507,835	aucune.	aucune.	aucune.	5,652	94,781	3,507,835
1916...	St-Jean.	1,781	15,899	— 425,664	.....	.....	.....	1,781	15,899	425,664
	Halifax	2,812	96,907	4,272,628	.....	.....	.....	2,812	96,907	4,272,628
Total..	.....	4,593	112,806	4,698,292	aucune.	aucune.	aucune.	4,593	112,806	4,698,292

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS DU CANADA.

Tous produits canadiens.—Poisson, saumon en boîte, conserves, farine, fourrage, farines, farine oléagineuse, foin, avoine, fromage, beurre, œufs, pommes, pommes de terre, pois cassés, légumes, épiceries, bœuf, bestiaux, eau minérale, thé, savon, sulfate d'ammoniac, engrais, bois de service, bardeaux, douves, lattes, meubles, chaises, balais, brosses, poêles, malles, cordes, cordages, clous, papier et biscuits.

CANADA ET L'AFRIQUE DU SUD.

"ELDER DEMPSTER SHIPPING, LTD."

Contrat n° 2.

Min. du Commerce. Dossier n° 16769.

Crédit 153.—Service de paquebots entre le Canada et l'Afrique du sud.

1916-17	$146,000
1917-18	146,000

Armateurs.—"Elder Dempster Shipping, Ltd.", 318 Board of Trade Building, Montréal, Qué. (Siège social, Colonial House, rue Water, Liverpool, Angleterre).

Date du contrat.—3 octobre 1916.

Durée du contrat.—Du 1er octobre 1916 au 30 septembre 1917.

Service.—Mensuel, durant les 15 premiers jours de chaque mois.

Ports d'escale.—De Montréal, avec escale à Québec, au choix des armateurs, et pendant les mois de septembre, octobre et novembre, à Halifax, et au choix des armateurs, à d'autres ports canadiens, pendant la saison de navigation sur le Saint-

Laurent; et après la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent, de Saint-Jean, avec escale à Halifax, et, au choix des armateurs, à d'autres ports canadiens; parcours direct vers Cape-Town et au moins deux autres ports de l'Afrique du Sud.

Vitesse exigée.—10 nœuds.

Subvention.—$146,000 par an, payables trimestriellement.

Charbon.—Les paquebots pourront faire escale à un port canadien dans le seul but d'y prendre du charbon.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Refrigération.—Chaque navire devra posséder des compartiments frigorifiques pour au moins 200 tonnes de marchandises. Les armateurs devront augmenter ces compartiments, selon les besoins, le cas échéant.

Navires additionnels.—Les armateurs consentent à fournir des navires additionnels quand les nécessités du commerce l'exigeront.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Exemption d'escale aux ports canadiens.—Si l'on ne peut obtenir de cargaison suffisante d'aucun des ports d'escale canadiens, le ministre pourra relever les armateurs de l'obligation de faire escale à ces ports.

DISTANCES.

	Milles.
De Montréal à Cape-Town	7,338
" à Port-Elizabeth	7,778
" à East-London	7,909
" à Durham	8,162
De Saint-Jean à Cape-Town	6,978
" à Port-Elizabeth	7,413
" à East-London	7,549
" à Durham	7,802

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places de passagers, 1ère classe.	Compartiments frigorifiques.	Pouvoir, ch.-vap.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.					pds c.					
Bendu	375·2	47·3	18·9	2,821	4,319	7,100	2	9,200	396	11	Wallsend-on-Tyne	1906	Acier.
Kaduna	360·0	52·0	26·2	2,308	4,455	8,100	12	10,000	339	10	Middlesbro	1910	Acier.
Kwarra	360·0	52·0	26·1	2,304	4,441	8,100	12	10,000	428	10	Middlesbro	1910	Acier.
Benguela	425·5	53·0	29·2	3,534	5,520	8,920	4	10,390	556	12	Newcastle-on-Tyne	1910	Acier.
Newquay	369·9	51.1	25·3	2,670	4,191	.....	Auc.	.....	386	Auc.	South Shields	1914	Acier.
Melville	385·0	48·8	26·9	2,872	4,439	9,200	12	59,647	359	11	Port Glasgow	1902	Acier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC (voyages, aller.)

Aucune cargaison n'est transportée au retour.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonneaux).		Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	12	Pas de mention.	47,314		Pas de mention.	Aucun.	$ c. 146,000 00
			Poids.	Mesure.			
1908	12	5	25,690	16,977	69	Aucun.	146,000 00
1909	12	21	29,840	26,140	Aucun.	Aucun.	146,000 00
1910	12	9	23,203	33,145	369	Aucun.	146,000 00
1911	12	26	31,385	37,800	667	Aucun.	146,000 00
1912	12	14	31,210	34,980	1,013	Aucun.	146,000 00
1913	14	Aucun.	45,316	53,498	371	Aucun.	146,000 00
1914	12	3	45,296	33,563	235	Aucun.	146,000 00
1915	12	1	52,543	37,166	Aucun.	Aucun.	145,999 92
1916	10	Aucun.	30,856	38,341	Aucun.	Aucun.	121,666 68

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
			$			$			$
1912	28,901	22,090	2,856,419	2,309	12,890	1,257,263	31,210	34,980	4,113,682
1913	43,128	31,196	3,791,039	2,188	22,302	2,078,630	45,316	53,498	5,869,669
1914	42,741	22,488	3,236,733	2,555	11,075	948,339	45,296	33,563	4,185,072
1915	46,981	23,589	3,889,139	5,562	13,577	1,331,441	52,543	37,166	5,220,580
1916 (au 25 sept.)	23,588	16,700	2,568,364	1,939	9,678	855,280	25,527	26,378	3,423,644

Un extrait du manifeste des exportations pour les trois derniers voyages de 1916 n'a pas encore été reçu.

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Farine, instruments aratoires, carbure de calcium, ficelle d'engerbage, automobiles, papier, bestiaux, bois de service, cire, carrosserie, céréales préparées, boîtes à œufs, chaises, articles en bois, blé et meubles.

Produits des Etats-Unis.—Automobiles, machines pour mines, jarres à fruits, bois de service, mules, cire, lait condensé, chaises et brouettes.

HALIFAX, SAINT-JEAN DE TERRE-NEUVE ET LIVERPOOL.

"FURNESS, WITHY & CO., LTD."

Contrat n° 3.

Min. du Commerce. Dossier n° 16107.

Crédit 154.—Service de paquebots entre Halifax, Saint-Jean de Terre-Neuve et Liverpool.

1916-17	$20,000
1917-18	20,000

Armateurs.—"Furness, Withy & Co.", de Liverpool, Angleterre. (Adresse canadienne: Montréal, Qué.).

Date du contrat.—22 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Un départ, à intervalles réguliers ne pouvant excéder 17 jours, de chacun des ports terminus d'Halifax et de Liverpool, en faisant escale, à l'aller et au retour, à Saint-Jean de Terre-Neuve.

Ports d'escale.—Halifax, Saint-Jean de Terre-Neuve et Liverpool.

Vitesse exigée.—10 nœuds.

Subvention.—$20,000 par an, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Surveillance de la manutention.—La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement de tous fruits ou marchandises périssables transportés par ces vaisseaux seront soumis à la surveillance de tout inspecteur ou autre fonctionnaire nommé dans ce but, si le ministre de l'Agriculture du Canada le juge convenable.

Distances.—D'Halifax à Liverpool, 2,453 milles.

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Accommodation pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.							p.c.					
Durango	332	41·7	28·8	1,927	3,008	4,834	2	....	....	Aucun	299	12	Sunderland.	1895	Acier.
Tabasco	331·6	41·7	26·0	1,913	2,987	.....	....	....	....	Aucun	360	..	Sunderland.	1895	Acier
Graciana	361	46·2	17·7	2,883	3,536	6,350	auc.	....	....	Aucun	364	11½	Glasgow....	1903	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	29½	353	65,832	Pas d'indication	Pas d'indicat.	$17,500
1908	25	53	44,132	Aucun.	54	20,000
1909	27½	85	50,847	Aucun.	Aucun.	20,000
1910	27	80	103,144	Aucun.	Aucun.	20,000
1911	25	64	114,357	Aucun.	Aucun.	20,000
1912	24	63	104,466	Aucun.	17	19,583 33
1913	23	378	108,338	Aucun.	Aucun.	19,000 00
1914	18½	376	89,436	Aucun.	Aucun.	17,666 66
1915	15	17	96,064	2	2,875	14,500 00
1916	17½	Retour 2 Aller.... 5	7,743 23,966	4,848 34,565	2,297 Aucun.	16,500 00
		Total... 7	31,709	39,403	2,297	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	A	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis et des Antilles.			Total.		
		Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
				$			$			$
1912	St-Jean, T.-N...	1,977	2,117	193,237	2,274	827	311,232	4,251	2,944	504,469
	Liverpool.....	2,022	76,725	1,133,859	Aucun.	Aucun.	Aucun.	2,022	76,725	1,133,859
	Total.....	3,999	78,842	1,327,096	2,274	827	311,232	6,273	79,669	1,638,328
1913	St-Jean, T.-N...	2,266	4,923	276,760	1,330	991	257,284	3,596	5,914	534,044
	Liverpool.....	19,784	58,695	2,078,260	328	554	41,029	20,122	59,249	2,119,289
	Total.....	22,050	63,618	2,355,020	1,668	1,545	298,313	23,718	65,163	2,653,333
1915	St-Jean, T.-N...	2,631	1,488	263,829	892	580	229,527	3,523	2,068	493,356
	Liverpool.....	7,272	61,264	1,568,683	2,541	111	144,615	9,813	61,375	1,713,298
	Total.....	9,903	62,752	1,832,512	3,433	691	374,142	13,336	63,443	2,206,654
1915	St-Jean, T.-N....	2,657	2,036	367,579	552	225	76,741	3,209	2,261	444,320
	Liverpool.....	11,175	49,634	1,957,111	3,181	2,850	1,830,250	14,356	52,484	3,787,361
	Total	13,832	51,670	2,324,690	3,733	3,075	1,906,991	17,565	54,745	4,231,681
1916	St-Jean, T.-N...	5,230	3,209	549,452	2,197	266	347,528	7,427	3,475	896,980
	Liverpool..... ...	14,145	33,673	2,641,024	9,821	892	2,835,730	23,966	34,565	5,476,754
	Total	19,375	36,882	1,190,476	12,018	1,158	3,183,258	31,343	38,040	6,373,734

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

A LIVERPOOL.

Produits canadiens.—Bois de service, planches à boîte, bouts de madrier, renforts de bois pour semelles, pommes, cidre, pommes en boîtes, homard et bœuf en boîte, poisson, huile de phoque, huile de morue, suif, avoine, fromage, fourrures, machinerie, tondeuses de gazon, fil métallique à clôture, débris de laiton, métaux, cendres de plomb, cuir, blé, sacs et noir animal.

Produits des Etats-Unis.—Farine, lard, souliers, verres de lampes, disques en laiton, automobiles, viandes, saindoux, chêne en grume.

Produits des Antilles.—Lignum vitæ, bois de satin, extraits tinctoriaux, oranges, rhum, sucre, noix de coco et jus de limon.

A SAINT-JEAN.

Produits canadiens.—Pommes, fruits, pois, légumes en conserves, foin, farine, fromage, lait condensé, confiseries, viandes, poisson, médecines, thé, merceries, claques, papier, poêles, bimbeloterie, matériel pour toitures, briques, peintures, clous, cordages, sacs, tripoli et naphte.

Produits des Etats-Unis.—Bottes et souliers, matériel de fabriques de chaussures, meubles, quincaillerie, viandes en conserves et saumurées, saindoux, denrées alimentaires, épiceries, farine, fourrage, maïs, avoine comestible, viandes, graines, poterie et bière embouteillée.

Produits des Antilles.—"Greenheart", (*Bebeeru*), acajou, rhum, sucre et molascuits.

MONTREAL, QUEBEC ET MANCHESTER (SERVICE D'ÉTÉ).

SAINT-JEAN, HALIFAX ET MANCHESTER (SERVICE D'HIVER).

"MANCHESTER LINERS, LTD." ("FURNESS, WITHY & CO.", AGENTS.)

Contrat n° 23.
Min. du Commerce. Dossier n° 16065.

Crédit 155—Service de paquebots entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, pendant la saison d'été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester. pendant la saison d'hiver.

1916-17	$35,000
1917-18	35,000

Armateurs.—"The Manchester Liners, Ltd.," de Manchester, Angleterre. (Agents canadiens: "Furness, Withy Co.," Montréal, Qué.)

Date du contrat.—22 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Tous les quinze jours, entre le Canada et Manchester, aller et retour.

Ports d'escale.—Durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent: Montréal, Québec et Manchester.

Durant la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent: Saint-Jean et Manchester, en faisant escale, à tous les voyages, vers l'ouest, à Halifax, N.-E.

Le fret offert à Halifax pour Manchester sera pris à bord à Halifax dans les voyages vers l'ouest, et les taux de fret sur ces marchandises ne seront pas plus élevés que si les marchandises étaient expédiées directement.

Taux de fret.—Les taux de fret ne devront pas excéder les taux courants des autres vaisseaux ou lignes, moins les taux qu'exige ou que peut exiger la "Manchester Ship Canal Company," pour le droit de passage ou de touage à travers le dit canal, ou les deux.

Réfrigération.—Quant aux navires pourvus de compartiments frigorifiques, les armateurs devront les maintenir constamment en bon état de service, et s'en servir toutes les fois que la cargaison devra être arrimée ou transportée dans les compartiments frigorifiques.

Surveillance de la manutention.—La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement de tous fruits ou produits périssables transportés par ces vaisseaux seront soumis à la surveillance de tout inspecteur de cargaison, ou autre fonctionnaire nommé dans ce but, si le ministre de l'Agriculture du Canada le juge convenable.

Vitesse exigée.—Dix nœuds.

Subvention.—$35,000 par an, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Manchester à Montréal	2,835
" Manchester à Saint-Jean	2,767

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers, 1re classe.	Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.					pds cub.					
Manchester Mariner.....	360	48	20·2	2,672	4,106	6,838	3	Aucun.	403	11	Hartlepool.....	1904	Acier.
Manchester Shipper.....	370	48	26·3	2,542	4,038	6,951	9	"	379	11	West Hartlepool....	1900	"
Manchester Importer.....	370	48	26·3	2,538	4,028	6,966	9	"	379	11	West Hartlepool.....	1899	"
Manchester Exchange....	360	48	34	2,649	4,091	6,569	2	"	374	10	West Hartlepool. ...	1901	"
Manchester Corporation..	430	48	30	3,467	5,400	7,848	10	"	541	12	West Hartlepool....	1899	"
Manchester Inventor....	360	48	28·1	2,775	4,247	—	—	"	372	10	Howden-on-Tyne....	1902	"
Manchester Merchant....	360	48	20·2	2,707	4,012	6,982	Auc	"	400	11	Newcastle.....	1904	"
Manchester Citizen.....	380	14·9	26·4	2,725	4,251	7,450	Auc	"	372	11	Newcastle.....	1912	"

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté.		Bestiaux, nombre.	Sacs postaux.	Subventions payées.
			Poids.	Mesure.			
			Tonnes.	Tonnes.			$ c.
1907.....	25	110	122,152	Aucun.	Pas d'indication.	Pas d'indication.	35,000 00
1908.....	30	Aucun.	112,794	59,908	6,678	Aucun.	35,000 00
1909.....	40	54	474,042	59,190	9,525	Aucun.	34,781 25
1910.....	42	91	181,972	27,673	4,122	Aucun.	35,000 00
1911.....	42½	77	204,524	50,990	3,696	Aucun.	35,000 00
1912.....	40½	91	257,643	87,207	80	Aucun.	35,000 00
1913.....	44	54	269,430	72,761	Aucun.	Aucun.	35,000 00
1914.....	38	Aucun.	214,550	51,082	Aucun.	Aucun.	35,000 00
1915.....	34	Aucun.	205,273	60,745	8	Aucun.	35,000 00
1916.....	28½	Retour. Aucun	48,241	18,981	Aucun.	Aucun.	34,270 83
		Aller. . . Aucun	137,159	36,015	Aucun.	Aucun.	
		Total Aucun	185,400	54,996	Aucun.	Aucun.	

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des États-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
			$			$			$
1912	116,245	56,990	7,414,995	34,644	7,155	3,938,316	200,889	64,145	11,353,311
1913	206,444	42,299	8,246,791	13,410	2,051	3,126,070	219,854	44,350	11,372,861
1914	164,118	35,352	9,058,548	6,859	307	1,705,417	170,977	35,659	10,763,965
1915	141,313	41,739	13,094,431	19,759	1,932	4,292,820	161,072	43,671	17,387,251
1916	125,790	33,951	9,326,639	11,369	2,064	4,439,269	137,159	36,015	13,765,908

Principaux articles exportés.

De Saint-Jean.

Produits canadiens.—Plançons, bois de sciage, formes de cordonniers, planches à laver, tiges de bois, pulpe pressée, blé, avoine, orge, farine, farine d'avoine, foin, grapenuts, fromage, pommes, fibre d'amiante, amiante non préparée, phosphore, arsenic, cendres de zinc, blanc minéral, oxyde de cobalt, corindon, quincaillerie, cuir, courroies, vêtements, tricots, sacs, articles pour l'armée, œufs et lingots d'aluminium.

Produits des Etats-Unis.—Pièces d'automobiles, coton, viandes, saindoux, grapenuts, post toasties, bois équarri, blocs d'érable, planchers en érable, appareils de tir aux pigeons, portes et manches d'outils.

D'Halifax.

Produits entièrement canadiens.—Bois équarri, planches à boîtes et pommes.

De Montréal.

Produits canadiens.—Blé, avoine, céréales préparées, tourteaux de graine de lin, tourteaux oléagineux, foin, fromage, pommes, cuir, bois de sciage, piquets, carton de pulpe, fibre, amiante, corindon, scories, machineries, chiffons, déchets de coton et balayures de bijoutiers, lingots d'aluminium, carbure, viandes et articles pour la Croix Rouge.

Produits des Etas-Unis—Blé, avoine, amidon, céréales préparées, sucre de maïs, sirop de maïs, denrées alimentaires, bois de service, manches d'outils, barres de fer et d'acier, fibres d'amiante, poudres à laver, viandes, dextrine et saindoux.

De Québec.

Produits entièrement canadiens.—Bois équarri, planches, plançons, manches d'outils, pulpe pressée, amiante et cuir.

SAINT-JEAN, DUBLIN ET BELFAST.

"ULSTER STEAMSHIP COMPANY."

Contrat n° 5.

Min. du Commerce. Dossier n° 15806.

Crédit 156 Service de paquebots entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, pendant la saison d'hiver.

1916-17	$7,500
1917-18	7,500

Armateurs.—"The Ulster Steamship Co., Ltd.", de Belfast, Irlande.
(Agents canadiens: McLean, Kennedy, Ltd., 119 Coristine Building, Montréal, Qué.).

Date du contrat.—13 septembre 1915.

Durée du contrat.—De décembre 1915 à l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent en 1916.

Service.—Ne comprenant pas moins, en moyenne, de deux départs chaque mois, jusqu'à un maximum de dix voyages, aller et retour.

Ports d'escale.—Saint-Jean, N.-B. et Belfast ou Dublin, Irlande.

Escales à d'autres ports.—Les paquebots ne doivent pas faire escale dans d'autres ports que ceux mentionnés ci-dessus, si ce n'est dans les voyages vers l'ouest, dans un port de Grande-Bretagne, dans le but de prendre du charbon, ou pour prendre les cargaisons qui doivent être transportées à Saint-Jean, Terre-Neuve, ou à un port canadien autre que celui de Saint-Jean, N.-B.

Saint-Jean, N.-B., doit, dans tous les cas, être le port terminus de tous les voyages vers l'ouest, et le dernier port de départ dans tous les voyages vers l'est.

Vitesse exigée.—10 nœuds.

Subvention.—$750 pour chaque voyage aller et retour, de Belfast et Dublin à Saint-Jean, et retour.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Transport des fruits.—La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement des fruits, du beurre, du fromage ou autres produits périssables, seront soumis à la surveillance d'un inspecteur de cargaisons nommé dans ce but par le ministre de l'Agriculture, à Ottawa.

Clause de l'Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

DISTANCES.

De Saint-Jean à Dublin..... 2,550 milles.
De Saint-Jean à Belfast..... 2,500 "

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Pouvoir en chevaux-vapeur.	Compartiments frigorifiques.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Places pour passagers.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds			poids.		PC.		1ère classe			
Bray Head.....	330	41·5	25·1	2,019	3,150	4,800	264	Aucun.	10	2	Wallsend....	1894	Acier.
Inishowen Head	311·7	40·0	30·2	1,987	3,050	4,700	309	"	10½	2	Belfast.....	1886	Acier et fer.
Bengore Head..	324	37·2	17·7	1,619	2,190	3,630	260	"	11	2	Glasgow....	1884	Fer.
Ramore Head..	402·1	44·7	27·8	2,913	4,444	6,500	473	"	11	12	Belfast.....	1891	Acier.
Torr Head.....	452·8	50·3	31·2	3,868	5,911	8,400	463	"	11	8	"	1894	"

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté, tonnes.	Bétail.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	6	Aucun.	26,039	Aucun.	Aucun.	$4,500
1908	4	Aucun.	10,443	Aucun.	Aucun.	3,000
1909	3	Aucun.	8,402	Aucun.	Aucun.	2,250
1910	7	Aucun.	25,469	Aucun.	Aucun.	5,250
1911	4	Aucun.	13,067	Aucun.	Aucun.	3,000
1912	8	Aucun.	30,642	Aucun.	Aucun.	6,000
1913	9	Aucun.	43,327	Aucun.	Aucun.	6,750
1914	5	Aucun.	20,135	Aucun.	Aucun.	3,750
1915	11½	Aucun.	51,320	Aucun.	Aucun.	8,625
1916	6	Aucun.	25,249	Aucun.	Aucun.	4,500

Tout le fret ci-dessus a été transporté à l'étranger.

ORIGINE, QUANTITÉS ET VALEURS DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
			$			$			$
1912	30,137	378	1,168,070	91	36	6,039	30,228	414	1,174,109
1913	27,109	15,977	1,177,225	241	Aucune.	9,614	27,350	15,977	1,186,839
1914	19,529	103	1,015,640	453	50	32,171	19,982	153	1,047,811
1915	50,093	127	2,669,483	1,100	Aucune.	25,332	51,193	127	2,694,815
1916	25,213	Aucun.	1,191,195	36	Aucune.	3,900	25,249	Aucun.	1,195,096

Principaux articles exportés.

Produits canadiens.—Blé, orge, seigle, bois de service, farine, farine d'avoine, graine de lin, avoine, pommes, papier, foin, tourteaux de graine de lin, planches à laver, plançons et manches d'outils.

Produits des Etats-Unis.—Manches d'outils, planches à laver, farine, graine de trèfle, saindoux, bois de service et maïs.

SAINT-JEAN ET GLASGOW.

"DONALDSON LINE."

Contrat n° 4.
Min. du Commerce. Dossier n° 16061.

Crédit 157.—Service de paquebots entre Saint-Jean et Glasgow, durant la saison d'hiver.

1916-17 . . . . . $15,000
1917-18 15,000

Armateurs.—"Donaldson Bros.", de Glasgow, Ecosse.
(Agents canadiens: R. Reford & Co., 23-25 rue St-Sacrement, Montréal, Qué.)

Date du contrat.—4 mars 1916.

Durée du contrat.—De novembre 1916 au 30 avril 1917.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Service.—Hebdomadaire. Il devra se faire 20 voyages aller et retour avant le 30 avril 1917.

Ports d'escale.—Saint-Jean N.-B. et Glasgow, Ecosse.

Vitesse exigée.—Dix nœuds.

Subvention.—$750 pour chaque voyage complet, de Glasgow à Saint-Jean, et retour.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Distance.—De Saint-Jean à Glasgow, 2,630 milles.

Transport des fruits.—La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement de tous fruits ou produits périssables transportés par ces vaisseaux, seront soumis à la surveillance de tout inspecteur de cargaisons, ou autre fonctionnaire nommé dans ce but, si le ministre de l'Agriculture du Canada le juge convenable.

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoirs en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère cl.	2ème cl.	3ème cl.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							pds c.					
Lakonia	401·7	49·2	28·1	3,046	4,686	7,280	Auc	12	Auc.	14,527	520	12	Govan	1899	Acier.
Athenia	478	56	32·5	5,523	9,080	10,500	„	250	1,000	16,122	855	14	Barrow	1904	"
Parthenia	400·5	52·1	29·3	3,310	5,760	8,555	"	12	Auc.	16,000	489	12	Hartlepool.	1901	"
Orthia	377	46·6	19·0	2,694	4,225	5,900	"	Auc	Auc.	Auc.	404	11	Sunderland.	1896	"
Polaria	361	44·4	26·2	2,252	3,546	5,200	"	"	Auc.	Auc.	328	10	Belfast	1893	"
Ormidale	361	44·5	26·5	2,305	3,560	5,500	"	"	Auc.	Auc.	369	11	Belfast	1893	"
Cranley	390	51·5	25·5	2,903	4,644	7,000	"	"	Auc.	Auc.	455	10	Glasgow	1903	"

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages aller et retour.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonneaux).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	17	1,855	87,491	Non indiqué.	Non indiqué.	$ 8,500
1908	15	523	82,142	6,458	11	14,250
1909	16	1,129	80,444	6,064	16	10,500
1910	15	2,475	67,075	559	15	12,000
1911	15	4,517	82,822	422	16	12,000
1912	12	5,950	80,117	363	13	9,000
1913	15½	8,785	80,843	278	28	11,625
1914	11	2,282	43,204	1,691	14	8,250
1915	8	102	46,703	22	11	6,000
1916	8½	Aller. 30	9,541	21	714	6,375
		Retour. 10	43,666	Auc.	Auc.	
		Total. 40	53,207	21	714	

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Poids.	Mesure.	Valeur.	Poids.	Mesure.	Valeur.	Poids.	Mesure.	Valeur.
	tonnes.	tonnes.	$	tonnes.	tonnes.	$	tonnes.	tonnes.	$
1912.....	56,817	Aucune.	2,140,025	2,219	Aucune.	391,510	59,306	Aucune.	2,531,535
1913.....	49,442	Aucune.	1,716,078	2,517	Aucune.	284,390	51,959	Aucune.	2,000,468
1914.....	25,017	Aucune.	1,088,397	1,370	Aucune.	383,463	26,387	Aucune.	1,471,860
1915.....	30,089	Aucune.	1,547,797	650	Aucune.	64,810	30,739	Aucune.	1,612,607
1916.....	39,461	Aucune.	2,356,174	4,205	Aucune.	965,738	43,666	Aucune.	3,321,912

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Pommes, blé, plançons, pulpe pressée, bois de service, farine, avoine, farine d'avoine, viandes, fromage, cuir, orge, foin, graine de trèfle, paille, minerai de cobalt, pommes en boîtes, amiante, lingots d'aluminium, tourteaux oléagineux et bacon.

Produits des Etats-Unis.—Viandes, jambons, enveloppes de saucissons, soies de cochon, sacs à charbon, saindoux, farine, pruneaux, bois de service, alcool méthylique et appareils de tir aux pigeons.

SAINT-JEAN, HALIFAX ET LONDRES.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Contrat n° 7.
Min. du Commerce. Dossier n° 15,301.

Crédit 158.—Service d'hiver par paquebots entre Saint-Jean, Halifax et Londres.

1916-17..... $15,000
1917-18..... 15,000

Armateurs.—" The Canadian Pacific Railway Co." de Montréal, Qué.

Date du contrat.—12 janvier 1915.

Durée du contrat.—De décembre 1914 à mai 1915. (Le contrat n'a pas encore été renouvelé.)

Service.—10 voyages complets doivent être faits pendant la durée du contrat.

Port d'escale.—Saint-Jean et Londres, en faisant escale, à tous les voyages vers l'est, à Halifax, N.-E.

Vitesse exigée.—Non mentionnée.

Subvention.—$1,500 pour chaque voyage complet, payables le 1er avril 1915.

Réfrigération.—Les steamers doivent être pourvus de compartiments frigorifiques et d'appareils de ventilation qui fonctionneront constamment quand il y aura à bord une cargaison de produits pouvant se gâter, fruits ou légumes. La manutention, l'arrimage, le chargement et le déchargement des cargaisons périssables seront soumis à la surveillance d'un inspecteur de cargaisons nommé par le ministre de l'Agriculture, à Ottawa.

Taux de fret dans les voyages vers l'ouest.—Les taux exigés sur le fret venant de Londres et allant vers l'ouest, à Halifax, ne devront jamais excéder les taux exigés de Londres à Saint-Jean.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Courrier postal.—Son transport n'est pas exigé.

Distance.—De Saint-Jean à Londres, *viâ* Halifax, 2,959 milles.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS..

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds	pds					pds.c.		nœuds			
Lake Michigan....	469·5	56·2	31·9	5,340	8,200	8,000	Auc	Aucun	722	12	Wallsend.....	1902	Acier.
Montezuma.....	485·0	59·0	30·5	5,358	8,360	8,000	Auc	Aucun	660	12	Linthouse.....	1899	Acier.
Montréal.....	469·5	56·2	31·9	5,552	8,644	8,000	Auc	7,016	702	12	Wallsend.....	1900	Acier.
Mount Temple.....	485·0	59·0	30·4	6·661	8,790	8,000	Auc	Aucun	694	12	Walker-on-Tyne	1901	Acier.
Montfort.....	445·0	52·2	27·8	4·126	6·578	9,000	1000	24,785	731	12	Newcastle.....	1899	Acier.
Mount Royal.....	470·0	56·0	32·0	5·926	7·998	11,000	1000	Aucun	608	10	Newcastle.....	1898	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907.....	12	12,409	100,451	Non indiqué.	Non indiqué.	$15,000
1908.....	12	6,506	104,695	8,033	Aucun.	15,000
1909.....	10	2,659	112,100	5,788	Aucun.	12,500
1910.....	12	5,648	128,761	2,218	Aucun.	15,000
1911.....	12	9,514	121,627	6,657	Aucun.	15,000
1912.....	16	6,488	106,172	1,127	Aucun.	15,000
1913.....	10	4,411	110,314	Aucun.	Aucun.	15,000
1914.....	9	1,778	90,666	Aucun.	Aucun.	13,500
1915.....	Il n'y a pas eu de service.					
1016.....	Il n'y a pas eu de service.					

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $
1912.....	51,337	24,006	3,029,377	5,649	Aucun	1,811,594	56,986	24,006	4,840,971
1913.....	63,811	7,670	2,638,302	5,103	Aucun	1,141,916	68,914	7,670	3,780,218
1914.....	53,221	2,154	2,572,074	11,691	Aucun	4,448,718	64,912	2,154	6,720,792
1915.....	Il n'y a pas eu de service.								
1915.....	Il n'y a pas eu de service.								

Principaux articles exportés.

Produits canadiens.—Bois de sciage, amiante, avoine, laine, blé, farine, pommes, céréales préparées, acétone, déchets de pommes, pommes évaporées, farine préparée, fourrage, alcool méthylique, tourteaux, fromage, aluminium en lingots, fourrures, graines, lin, foin, saumon, rognures de tabac, bacon, fromage, cuir, résidus de nickel de cobalt, et machines.

Produits des Etats-Unis.—Huile, alcool, peaux, bestiaux, moutons, viandes, saindoux, automobiles, houblon, appareils de tir aux pigeons, boyaux pour saucisses, déchets de cuir, bois de service, planches à laver, farine, pruneaux, moteurs à gazoline, tondeuses de pelouses, soude caustique et poudre à nettoyer.

SAINT-JEAN, HALIFAX ET LONDRES.

"FURNESS, WITHY & COMPANY."

Contrat n° 6.
Min. du Commerce. Dossier n° 16076.

Crédit 159.—Service de paquebots entre Saint-Jean, Halifax et Londres.

1916-17	$25,000
1917-18	25,000

Armateurs.—"Furness, Withy & Co., Ltd.", de Liverpool, Angleterre. (Adresse canadienne: Montréal, Qué.)

Date du contrat.—22 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Départs à intervalles réguliers ne dépassant pas 15 jours, ou, durant la saison d'expédition des fruits, à intervalles de dix jours, si le ministre l'exige.

Ports d'escale.—Saint-Jean, Halifax et Londres.

Vitesse exigée.—12 nœuds, en transportant les fruits.

Subvention.—$25,000, payable trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Ventilation.—Tous les steamers devront être pourvus de compartiments ventilés, pour le transport de produits pouvant se gâter, tels que pommes ou autres fruits, fromage et denrées, et devront avoir des appareils de ventilation mus par la vapeur ou l'électricité. Ces appareils fonctionneront tout le temps que la cargaison sera à bord.

Transport des fruits.—Les steamers ne devront transporter dans aucune cale ou entrepont plus de cinq rangs de barils de pommes ou autres fruits, à moins qu'ils ne soient arrimés de telle sorte que chaque rang ne supporte plus que le poids de quatre autres rangs.

Surveillance de la manutention.—La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement des fruits ou des produits périssables transportés par les dits navires, seront soumis à la surveillance de tout inspecteur de cargaison, ou autre fonctionnaire nommé à cet effet, si le ministre de l'Agriculture du Canada le juge convenable.

Rabais.—Le taux, par baril de pommes allant d'Halifax à Londres, sera le même pour tous les expéditeurs, et aucun rabais ne sera accordé aux exportateurs canadiens, de préférence aux autres.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Insérée dans le contrat.

Distance.—De Saint-Jean à Londres, 2,900 milles.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							pds cu.					
Kanawha.....	370	44	31·6	2,488	3,884	5,610	Auc	....	....	Auc	491	13	Linthouse.....	1893	Acier.
Shenandoah...	370	44	31·6	2,492	3,886	5,610	Auc	....	....	Auc	491	13	Linthouse.....	1893	Acier.
Rappahannock	370	44	31·6	2,488	3,884	5,500	Auc	....	....	Auc	485	13	Linthouse.....	1893	Acier.
Sachem.....	445·5	46·2	34·4	3,337	5,204	6,800	52	....	....	Auc	591	12	Belfast.....	1893	Acier.
Messina.....	383·3	49·0	29·0	2,757	4,271	7,500	Auc	....	....	Auc	372	11	Newcastle ...	1911	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).		Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
			Poids.	Mesure.			
1907.....	34	17	172,358		Non indiqué.	Non indiqué.	$19,250
1908.....	29½	62	55,909	101,405	651	Aucun.	25,000
1909.....	28½	105	77,815	87,505	Aucun.	Aucun.	25,000
1910.....	26½	204	70,046	82,125	Aucun.	Aucun.	25,000
1911.....	28	173	33,304	113,067	1	Aucun.	25,000
1912.....	26	115	67,627	115,696	4	Aucun.	23,660.71
1913.....	25	117	76,038	98,701	Aucun.	Aucun.	25,000
1914.....	23	144	67,720	83,060	Aucun.	Aucun.	20,312·49
1915.....	19	27	69,005	134,883	Aucun.	Aucun.	19,791·66
1916.....	18	Retour. 5	10,876	14,590	Aucun.	Aucun.	18,750
		Aller... 41	45,540	69,076	Aucun.	Aucun.	
		Total... 46	56,416	83,576	Aucun.	Aucun.	

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis et des Antilles.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur. $
1912.....	38,126	111,165	3,224,555	125	254	27,307	38,251	111,419	3,251,862
1913.....	47,817	81,583	3,694,928	2,903	1,280	188,204	50,720	82,863	3,883,132
1914.....	46,982	70,034	3,358,798	1,190	818	422,845	48,172	70,852	3,781,643
1915.....	51,423	107,862	5,572,266	8,613	12,246	7,567,874	60,036	120,109	13,140,140
1916.....	36,577	68,859	4,907,239	8,963	217	3,903,981	45,540	69,076	8,811,220

Produits canadiens.—Blé, bois de service, chevilles pour bouchers, matières pour le tannage, homards en boîtes, fromage, acide carbolique, pommes, pommes en boîte, cidre, sardines, fourrures, huile de phoque, colle, goujons, bardeaux, renforts de bois pour semelles, saumon en boîte, munitions de guerre, pulpe de bois, balais, vergettes, farine, clous, pneumatiques, et fournitures pour les hôpitaux.

Produits des Etats-Unis.—Homards, noix de coco, rhum, bois de service, alcool méthylique, munitions de guerre, colle de poisson, saindoux, viandes, cuir, moteurs automatiques et automobiles.

Produits des Antilles.—Thé, café, grains de cacao, rhum, sucre, miel, piment, noix de coco, jus de limon, suif, cire, éponges, bois de fustet, bois de fantaisie et arrowroot.

SERVICES DE L'OCÉAN PACIFIQUE.

CANADA ET AUSTRALIE OU NOUVELLE-ZÉLANDE.

"UNION STEAMSHIP COMPANY OF NEW-ZEALAND, LTD."

Contrat n° 27.
Min. du Commerce. Dossier n° 16490.

Crédit 160.—Service de paquebots entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, ou les deux, sur l'océan Pacifique.

1916-17	$180,509
1917-18	180,509

Armateurs.—"The Union Steamship Co., of New-Zealand, Ltd."

(Adresse canadienne: "Canadian Australian Royal Mail Line," 440 rue Seymour, Vancouver, C.B.).

Date du contrat.—12 juillet 1916.

Durée du contrat.—Du 1er août 1916 au 31 juillet 1917.

Service.—Départs toutes les quatre semaines.

Ports d'escale.—Vancouver, C.B., Victoria, C.B., Honolulu, dans les Iles Sandwich, Suva, dans les Iles Fidji, et Auckland, Nouvelle-Zélande.

Si le ministre l'exige, chaque voyage du Canada à la Nouvelle-Zélande sera étendu à un ou plusieurs ports d'Australie.

L'escale à Suva ne sera faite que si le gouvernement des Iles Fidji continue son contrat pour une même période et aux mêmes conditions, et aussi si le gouvernement maintient les mêmes taux pour le déchargement par allèges et autres droits perçus sur les vaisseaux employés à ce service.

Vitesse exigée.—La durée du voyage ne devra pas excéder 20 jours, y compris un jour d'arrêt à Honolulu.

Subvention.—£37,090 18s. 2d. par an.

Sans préjudice au droit des armateurs de recevoir telle subvention que pourront payer les gouvernements de la Nouvelle-Zélande et des Iles Fidji, pour ce service, de même que le gouvernement d'Australie, si le service était étendu jusqu'à ce pays.

Déduction de la subvention.—£30 seront déduits du montant de la subvention pour chaque période complète de 24 heures écoulée après les 20 jours fixés pour le transport du courrier postal entre Auckland et Vancouver.

Préférence accordée aux expéditeurs canadiens.—On ne fera, quant aux taux de fret et prix du passage, aucune différence qui soit défavorable aux ports, chemins de fer, marchands ou expéditeurs canadiens. Les marchands et expéditeurs canadiens auront toujours la préférence pour le transport de leurs marchandises, sur tous autres marchands et expéditeurs, en ce qui regarde le commerce canadien.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

DISTANCES.

	Milles.
De Vancouver à Victoria	85
" Victoria à Honolulu	2,342
" Honolulu à Suva, Fidji	2,799
" Suva à Auckland	1,140
	6,366

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Place pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							p. c.		N.			
Makura.....	480	58	35	4,920	8,200	3,000	270	114	72	14,985	2,035	16½	Glasgow....	1908	Acier.
Niagara....	542	66	37·6	7,581	13,444	3,800	289	210	276	63,200	*12,500	17¾	Clydebank.	1913	Acier.

*Force évaluée.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
		nombre.	tonnes.				$ c.
1907.....	10	4,687	30,684	Non indiqué.	Non indiqué.		138,853 10
1908.....	13	5,707	22,110	"	"		222,164 96
					Sacs scellés.	Sacs, attachés.	(*En partie sur le compte du service de 1907.*)
1909.....	12	5,397	45,453	47	10,727	428	180,509 00
1910.....	13	6,153	60,615	15	12,558	601	180,509 00
1911.....	13	6,445	59,756	Aucun.	11,832	950	180,509 00
1912.....	13	6,173	43,997	34	15,301	183	180,509 00
1913.....	13	6,734	42,168	13	14,038	1,703	180,509 00
1914.....	12½	5,886	42,615	76	15,338	907	173,566 36
1915.....	13	4,366	48,827	8	20,845	936	180,509 00
1916.....	13	Retour 2,391	22,051	Aucun.	9,066	385	189,509 00
		Aller. 1,920	37,546	Aucun.	13,215	368	
		Total, 4,311	59,597	Aucun.	22,281	753	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	A	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
		Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
				$			$			$
1912	Auckland...	1,599	Aucune.	263,581	1,136	Aucune.	535,463	2,833	Aucune.	799,044
	Suva.....	2,604	Aucune.	115,075	237	Aucune.	50,858	2,841	Aucune.	165,933
	Honolulu...	203	Aucune.	26,654	Aucune.	Aucune.	Aucune.	203	Aucune	26,654
	Sydney.....	4,960	Aucune.	501,731	3,991	Aucune.	1,460,089	8,952	Aucune.	1,961,820
	Total.....	9,366	Aucune.	907,041	5,364	Aucune.	2,046,410	14,829	Aucune.	2,953,451
1913	Auckland...	200	3,167	245,877	1,206	964	629,541	1,406	4,131	875,418
	Suva.....	113	3,646	121,949	106	142	41,240	219	3,788	163,189
	Honolulu...	175	40	25,977	1	—	337	176	40	26,314
	Sydney.....	530	5,699	383,609	3,260	2,263	1,681,011	3,790	7,962	2,064,620
	Total.....	1,018	12,552	777,412	4,573	3,369	2,352,129	5,591	15,921	3,129,541
1914	Auckland...	967	2,434	285,999	861	1,054	535,646	1,828	3,488	831,645
	Suva.....	138	3,901	128,844	87	160	42,276	225	4,061	171,120
	Honolulu...	136	36	25,748	Aucune	Aucune.	Aucune.	136	36	25,748
	Sydney.....	2,377	8,737	585,927	2,916	1,421	1,595,831	5,293	10,158	2,181,758
	Total.....	3,618	15,108	1,026,518	3,864	2,635	2,173,753	7,482	17,743	3,200,271
1915	Auckland...	4,482	2,450	509,051	614	1,356	433,939	5,096	3,806	942,990
	Suva.....	1,045	2,861	176,329	142	217	44,213	1,187	3,078	220,542
	Honolulu...	2	2	923	.....	.....	.....	2	2	923
	Sydney.....	2,765	5,700	927,085	1,722	4,500	1,483,945	4,487	10,200	2,411,030
	Total.....	8,294	11,013	1,613,388	2,478	6,073	1,962,097	10,772	17,086	3,575,485
1916	Auckland...	3,084	4,604	645,970	409	3,405	511,380	3,493	8,009	1,157,350
	Suva.....	910	1,850	160,285	79	687	88,275	989	2,537	248,560
	Honolulu...	1	36	3,602	.....	.....	.....	1	36	3,602
	Sydney.....	3,525	9,533	1,380,367	580	8,843	1,707,840	4,105	18,376	3,088,207
	Votal.....	7,520	16,023	2,190,224	1,068	12,935	2,307,495	8,588	28,958	4,497,719

Principaux articles exportés.

Produits canadiens.—Saumon en boîte, fruits frais (en compartiments frigorifiques), pommes de terre, oignons, articles en cuir et en caoutchouc, bois de sciage, morue, whisky, bicyclettes et parties de, chaises, corsets, suspensoirs, machines à coudre, quincaillerie et machines.

Produits des Etats-Unis.—Drogues, machines à coudre, automobiles, moteurs à gazoline et autres machines, savon en poudre et poudres à nettoyer, articles en cuir et en caoutchouc, caisses-enregistreuses et balances, céréales préparées, matériel de téléphone, arithmomètres, nettoyeuses pneumatiques; motocyclettes et corsets.

CANADA, CHINE ET JAPON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Contrat n° 39.
Min. du Commerce. Dossier n° 16139.

Crédit 161.—Service de paquebots entre le Canada, la Chine et le Japon.

1916-17—Voté	$253,333 34	
Autorisé par statut (1-2 George V, chap. 25)	$121,666 66	
		$375,000 00
1917-18—A voter	$253,333 34	
Autorisé par statut	121,666 66	
		375,000 00

Armateurs—La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, de Montréal, Québec.

Date du contrat.—13 avril 1916.

Durée du contrat.—Du 1er mars 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—La subvention est payée pour le transport du courrier postal, toutes les deux semaines, dans chaque direction, et pendant toute l'année, entre les ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent au Canada et Hong-Kong, Chine, par Halifax ou Saint-Jean, (en hiver), ou Québec, (en été), et Vancouver.

Dans les voyages dans chaque direction, entre Vancouver et Hong-Kong, les paquebots feront escale à Yokohama, dans chaque voyage, et à Woo-Sung (pour Shanghaï), dans chaque voyage vers l'est, et au moins une fois tous les deux voyages, en allant vers l'ouest. Ils peuvent aussi faire escale, au choix des armateurs, à Victoria, Nagasaki, Kobe, Shimidzu et Manille; et à Amoy ou autres ports chinois.

Durant les mois d'hiver les armateurs ne seront pas tenus responsables des retards dans le transport du courrier postal sur le chemin de fer Intercolonial, entre Halifax et Montréal, pourvu que ces retards soient entièrement dûs à l'administration du chemin de fer Intercolonial, ou à des causes en dehors du contrôle du chemin de fer ou des armateurs.

Réparations annuelles.—Tout navire employé à ce service pourra être retiré pour les réparations annuelles, pourvu que ces navires soient remplacés par d'autres, acceptés par le ministre du Commerce, avant ou lors du remplacement.

Chargement et déchargement du courrier postal à Shanghai.—Les armateurs devront fournir un petit navire à vapeur à Shanghai afin de transporter le courrier postal de et aux navires mouillés à l'embouchure de la rivière Woosung.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Périodes de transit.—Toutes les matières postales transportées en vertu de ce contrat, seront transportées entre le Canada et Hong-Kong, dans chaque direction, aussi rapidement que possible, eu égard aux conditions actuelles à cause de la guerre.

Commissaires du commerce canadien.—Ils jouissent de la gratuité.

Taux pour le fret et les passagers.—Aucune redevance ou taux, soit pour le fret, soit pour les passagers, ne sera exigée au détriment des passagers, marchands ou expéditeurs canadiens, ou d'un ou de plusieurs ports canadiens du Pacifique, et les taux pour le fret ou les passagers ne devront pas excéder ceux qui sont exigés sur les paquebots de classe similaire partant des ports des Etats-Unis, sur la côte du Pacifique.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Subvention.—$350,000 par an.

DISTANCES.

	Milles.
De Vancouver à Yokohama	4,283
" Yokohama à Kobe	346
" Kobe à Nagasaki	384
" Nagasaki à Woosung	448
" Woosung à Hong-Kong	810
" Hong-Kong à Manille	628
Total	6,899

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	3ème classe.	4ème classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pds	pds							pds.c.					
Empress of Asia	570·1	68·2	42	8,883	16,909	3·500	296	84	800	Aucun	*21,000	18	Glasgow..	1913	Acier.
Empress of Russia	570·2	68·2	42	8,789	16,810	3·500	296	84	800	Aucun	*21,000	18	Glasgow..	1913	Acier.
Empress of Japan	455·6	51·2	33·1	3·039	5·940	3·000	200	40	1000	Aucun	1,167	15	Barrow...	1891	Acier.
Monteagle	445·0	52·2	27·7	3,953	6,163	5,500	Auc	97	1000	24,785	705	12	Barrow...	1899	Acier

*Force indiquée en chevaux-vapeur. Moteurs à turbines.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.			Fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
		1ère classe.	3ème classe.	4ème classe.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	$ c.
1908	.....	1,282	867	10,185	21,296	42,110	Aucun.	25,733	Aucun.	108,770 00
1909	.....	1,106	767	8,239	26,712	Aucun.	Aucun.	18,158	7,382	121.301 64
1910	19½	1,578	942	9,975	10,952	*72,538	Aucun.	28,133	4,038	120,855 55
1911	12½	1,126	741	7,030	Aucun.	40,332	Aucun.	19,914	Aucun.	121,666 68
1912	16	649	1,330	9,669	47,233	Aucun.	Aucun.	27,426	Aucun.	120,855 55
1913	19	1,630	1,120	10,821	58,314	Aucun.	Aucun.	29,561	Aucun.	118,038 95
1914	15	1,542	734	5,363	40,403	75,179	Aucun.	6,515	2,956	167,435 84
1915	4½	437	201	2,048	27,766	43,402	Aucun.	2,148	426	
1916	22½	Ret. 3,000	962	3,717	47,957	102,717	Aucun.	12,584	3,746	182,292 66
		All. 3,140	729	4,648	57,651	85,998	Aucun.	33,821	29,361	au 30 sept. 1916.
	Total.	6,140	1,691	8,365	105,608	188,715	Aucun.	46,405	33,107	

* Et 2,828,034 pieds de bois de sciage.

Ce service fut interrompu, à cause de la guerre, en août 1914, et recommencé en mars 1916.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.	Valeur. $	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.	Valeur. $	Tonnes. Poids.	Tonnes. Mesure.	Valeur. $
1916—du 4 mai au 31 décembre	Aucun.	13,956	870,337	Aucun.	52,403	10,651,248	Aucun.	66,359	11,521,585

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Automobiles, aluminium, drogues et produits chimiques, denrées, spelter (zinc) et quincaillerie.

Produits des Etats-Unis.—Automobiles, aluminium, tissus et nouveautés, bottes et souliers, quincaillerie, machinerie, denrées, tabac, drogues, cuir, fer-blanc, fer et acier, appareils électriques et articles en caoutchouc.

PRINCE-RUPERT, C.B., ET ILES DE LA REINE CHARLOTTE.

"THE UNION STEAMSHIP COMPANY OF BRITISH COLUMBIA."

Contrat n° 61.
Min. du Commerce. Dossier n° 16026.

Crédit 162.—Service de vapeurs entre Prince-Rupert, C.-B., et les Iles de la Reine Charlotte.

1916-17 . . . . . $16,000
1917-18 16,000

Armateurs.—"The Union Steamship Co. of British Columbia, Ltd.", Vancouver, C.B.

Date du contrat.—6 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Deux voyages complets chaque mois de Prince-Rupert, en arrêtant à Port-Simpson, Arrondale, Kincolith, Anyox et Stewart sur le continent; Refuge-Bay (sur Porcher-Island) et Massett, Port-Clements, Sandspit, Skidegate, Reine-Charlotte, Jedway et Ikeda sur les Iles de la Reine Charlotte, et retour à Prince-Rupert; avec une escale chaque mois à Lockeport.

Vitesse.—Non indiquée.

Subvention.—$16,000 par année, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Quais du gouvernement.—Les vapeurs doivent s'y arrêter autant que possible.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

		Milles.	
Prince-Rupert	à Masset	85	
Masset	" Port Clements	26	
Port Clements	" Masset	26	
Masset	" Prince-Rupert	85	
			222
Prince-Rupert	" Refuge-Bay	20	
Refuge-Bay	" Sandspit	77	
Sandspit	" Skidegate	5	
Skidegate	" Queen Charlotte City	2	
Queen Charlotte City	" Ikeda	100	
Ikeda	" Jedway	10	
Jedway	" Lockeport	43	
Lockeport	" Prince-Rupert	128	
			385
Prince-Rupert	" Port Simpson	34	
Port Simpson	" Arrandale	32	
Arrandale	" Kincolith	2	
Kincolith	" Anyox	30	
Anyox	" Stewart	94	
Stewart	" Prince-Rupert	124	
			316
			923

DESCRIPTION DES NAVIRES.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profond.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds	pieds	pieds									
Camosun	192·7	35·2	14·9	794	1,369	713	350	224	14	Paisley	1905	Acier.
Venture	180·4	32·1	17·0	580	1,011	....	....	171	.....	Old Kilpatrick	1910	Acier.
Prince Albert	232	30	14·1	587	1,015	....	....	170	.....	Hull	1892	Acier.
Prince John	185·3	29.6	10·9	540	905	....	....	103	.....	Bowling	1910	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyag. complets.	Passagers transportés.	Fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
			Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	
Nov. au 31 déc. 1909	2	61	346	57	Aucun.	39	21	$ 400 00
1910	39	3,097	2,089	2,674	4	1,000	599	7,200 00
1911	40	5,372	2,105	1,951	1	1,496	1,140	8,200 00
1912	44	5,910	3,250	4,081	60	1,328	1,957	8,200 00
1913	40	4,588	3,923	*245 M.pd.	124	2,359	1,585	8,000 00
1914	35	3,175	2,695	*11 M. pd.	40	1,780	1,570	7,000 00
1915	13	686	1,380	465	117	1,321	Aucun.	7,333 33
1916	25	Ret. 833	2,731	158	80	565	Aucun.	16,000 00
		Aller 751	2,533	1,428	36	1,551	Aucun.	
	Total...	1,584	5,264	1,586	116	2,116		

*Bois de service.

VICTORIA ET SAN-FRANCISCO.

"PACIFIC COAST STEAMSHIP COMPANY."

Contrat n° 10.
Min. du Commerce. Dossier n° 16077.

Crédit 163.—Service de paquebots entre Victoria et San-Francisco.

1916-17 . . . . . $3,000
1917-18 3,000

Armateurs.—"The Pacific Coast Steamship Co.," de San-Francisco, Cal., E.-U. (Agents canadiens: R. P. Rithet & Co., Ltd., 1117 Wharf Street, Victoria, C.B.).

Date du contrat.—25 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Hebdomadaire.

Ports d'escale.—Victoria, C.B., et San-Francisco, E.-U.

Subvention.—$3,000 par an, payables en versements trimestriels, les 1er juillet, octobre, janvier et avril.

Vitesse exigée.—Non mentionnée.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Commissaires du commerce.—Ils jouissent de la gratuité.

Distance.—De Victoria à San-Francisco, 750 milles.

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1re classe.	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							pds. cub.					
President.....	391	48·0	19·7	2,393	5,218	3,000	2	10	120	Auc	601	15	Camden, N.-J...	1906	Acier.
Governor.....	391	48·2	19·7	2,401	5,250	3,000	2	10	120	Auc	679	15	Camden, N.-J...	1907	Acier.

NOTA.—Un service de paquebots entre Victoria et San-Francisco, subventionné par le gouvernement fédéral, est exigé, aux termes de la convention par laquelle la Colombie Britannique est entrée dans la confédération.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC

Année civile.	Nombre de voyages aller et retour.	Passagers transportés.	Fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
1907	72	2,048	6,768		Aucun.	Non indiqué.		$ 3,000 00
			Poids.	Mesu.		Scellés.	Attachés.	
1908	71	2,672	5,239	1,230	Aucun.	79	Auc.	3,000 00
1909	57	1,930	2,163	5,225	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1910	55	1,970	2,130	6,230	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1911	56	2,050	2,596	5,936	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1912	52	2,612	6,197	8,654	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1913	52	3,791	4,779	7,306	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1914	54	3,630	3,534	4,386	Aucun.	Auc	Auc.	2,971 15
1915	52	4,307	1,955	2,435	Aucun.	Auc.	Auc.	3,000 00
1916	47½	Ret. 1,567	3,469	2,130	Aucun.	Auc.	Auc.	2,769 23
		Aller 1,682	233	384	Aucun.	Auc.	Auc.	
		Total. 3,249	3,702	2,514	Aucun.	Auc.	Auc.	

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
			$			$			$
1912	68	226	47,554	36	214	39,223	104	440	85,777
1913	63	385	68,418	2	178	17,474	63	563	85,892
1914	95	873	128,307	Aucun.	87	10,911	95	960	139,218
1915	175	306	37,730	6	27	10,514	181	333	48,244
1916	212	370	51,323	21	14	4,901	233	384	56,224

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Produits canadiens.—Liqueurs, automobiles, meubles de ménage, goudron, farine de riz, plantes et bulbes.

Produits des Etats-Unis.—Cylindres vides.

VICTORIA, VANCOUVER, PORTS DU PARCOURS ET SKAGWAY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Contrat n° 28.
Min. du Commerce. Dossier n° 16143.

Crédit 164.—Service de paquebots entre Victoria, Vancouver, les ports du parcours et Skagway.

1916-17 . . . . . $12,500
1917-18 12,500

Armateurs.—La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, Montréal, Qué.

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Quatre voyages complets chaque mois, de juin à octobre, inclusivement; trois voyages complets chaque mois, de mars à mai, inclusivement; et deux voyages complets chaque mois, de novembre à février, inclusivement.

Ports d'escale.—Victoria, Vancouver, Prince-Rupert, Ketchikan, Juneau et Skagway.

Escales aux Etats-Unis.—Les vapeurs peuvent faire escale aux ports des Etats-Unis mentionnés ci-dessus, mais dans les voyages d'aller, seulement.

Subvention.—$12,500 par an, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Nœuds.
De Victoria à Vancouver	73
" Vancouver à Port-Essington	472
" Port-Essington à Prince-Rupert	27
" Prince-Rupert à Port-Simpson	36
" Port-Simpson à Ketchikan	66
" Ketchikan à Skagway	307
Total	981

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Pouvoir en ch.-vap.	Vit., nœuds à l'hre.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1re classe.	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds												
Princess May	249·0	33·2	17·7	892	1,717	500	160	auc.	70	auc.	287	15	Newcastle-on-Tyne	1888	Acier.
Princess Sophia	245·2	44·1	24·0	1,466	2,320	1,200	500	auc.	auc.	auc.	366	14	Paisley	1912	"
Princess Alice	289·0	46·0	17·0	1,903	3,099	500	500	auc.	auc.	auc.	610	17½	Newcastle-on-Tyne	1911	"
Princess Charlotte	330,0	46·7	18·2	1,999	3,843	820	500	auc.	auc.	auc.	795	20	Glasgow	1908	"

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.			Tonnes de fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
1907				11,206		17,677	Pas d'indication	Pas d'indication.		Pour t. routes, y compris le service de l'île de Vancouver. $ 17,500
1908				27,625		23,446	264		13,281	4,375
		1re classe	2e classe	3e classe	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	
1909		23,346	4,427	2,236	25,740	332	130	6,378	8,367	17,500
*1910		10,052	1,846	680	12,536	55	591	3,524	4,119	12,500
1911		7,096	1,311	665	8,469	626	85	2,785	6,579	12,500
1912	39	10,948	1,216	404	5,315	3,238	900	6,227	5,238	12,500
1913	40	12,292	1,416	548	6,409	1,372	482	3,460	9,118	12,500
1914	40	12,788	827	811	11,483	349	925	6,665	6,377	12,500
1915	40	6,020	601	249	10,818	597	1,521	5,067	7,703	
1916	42 Retour..	4,236	284	127	2,409	5	30	1,184	2,670	12,500
	42 Aller....	3,402	156	72	11,097	175	1,209	2,177	11,537	
	Total.....	7,638	440	199	13,506	180	1,239	3,361	14,207	

* Les chiffres ci-dessus indiquent le trafic des routes "A" et "B" en 1907, 1908 et 1909. A partir de 1910, seule la route "A" a été subventionnée, ce qui explique la diminution apparente du trafic.

VICTORIA ET LA CÔTE OCCIDENTALE DE L'ÎLE DE VANCOUVER.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Contrat n° 63.

Min. du Commerce. Dossier n° 16138.

Crédit 165.—Service de vapeurs entre Victoria et la Côte Occidentale de l'Ile de Vancouver.

1916-17. . . . . $5,000
1917-18. 5,000

Armateurs.—La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, Montréal, Qué.

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Quatre voyages complets, chaque mois, d'avril à septembre, inclusivement; les départs, pendant les dits mois devant avoir lieu chaque mardi, c'est-à-dire: deux voyages de Victoria à Clayoquot et ports intermédiaires, un voyage de Victoria à Quatsino et ports intermédiaires, et un voyage de Victoria à Holberg et ports intermédiaires. Pour le reste de l'année, trois voyages complets par mois: un à Holberg et ports intermédiaires, un à Quatsino et ports intermédiaires, et un à Clayoquot et ports intermédiaires.

Ports d'escale.—Victoria, Port-Renfrew, Carmanah, Clo-oose, Bamfield, New-Alberni, Sechart, Ucluelet, Clayoquot, Christie-School, Ahousaht, Hesquoit, Friendly-Cove, Whaling-Station, Kyuquot, Winter-Harbour, Quatsino et Holberg, et si le trafic l'exige à Dodge's-Cove, Uchucklesit, Port-Hughes et Neuchatlitz.

Vitesse exigée.—Non mentionnée.

Subvention.—$5,000 par an, payables trimestriellement, en juin, septembre, décembre et mars.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Victoria à Port-Renfrew	54
" Port-Renfrew à Carmanah	15
" Carmanah à Clo-oose	5
" Clo-oose à Bamfield	25
" Bamfield à New-Alberni	34
" New-Alberni à Sechart	34
" Sechart à Ucluelet	12
" Ucluelet à Clayoquot	26
" Clayoquot à Christie's-School	3
" Christie's-School à Ahousaht	9
" Ahousaht à Hesquoit	36
" Hesquoit à Friendly-Cove	25
" Friendly-Cove à Whaling-Station	68
" Whaling-Station à Kyuquot	11
" Kyuquot à Winter-Harbour	45
" Winter-Harbour à Quatsino	22
" Quatsino à Holberg	23
Total	447

DESCRIPTION DES NAVIRES EMPLOYÉS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigoriques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds							pds cub.					
Tees	165	26	11	440	679	400	80	auc.	auc.	auc.	99	9	Stockton-on-Tees.	1893	Acier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.			Tonnes de fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
1907	.....	.....	6,037	.....	8,999	.....	Non indiqué.	Non in	diqué.	Comprise dans le montant $17,500 payé en vertu du crédit préc.
1908	.....	.....	5,606	.....	10,480	.....	151	745	.....	Comprise dans le montant de $4,375 payé en vertu du crédit précédent.
		Première.	Seconde	Troisième	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	
1909	.....	3,173	1,318	305	5,837	5,887	63	1,064	972	Comp. dans le mont. de $17,500 payé en ver. du crédit précédent.
1910	.....	4,692	1,017	595	4,257	6,367	62	1,379	998	$5,000
1911	.....	3,788	348	776	7,072	1,012	67	1,212	734	3,750
1912	46	4,954	1,418	1,137	5,241	5,854	111	1,751	937	5,000
1913	43	5,173	3,534	Aucun	1,100	7,292	73	2,057	940	5,000
1914	43	4,123	2,469	615	6,806	1,739	62	2,479	1,101	5,000
1915	42	2,984	916	605	7,442	5,382	40	2,936	898	5,000
1916		R1,613	658	Aucun	4,857	Aucun.	12	757	573	
		A1,662	685	Aucun	4,899	Aucun.	8	1,474	1,244	5,000
	Total...	3,275	1,343	Aucun	9,756	Aucun.	20	2,231	1,817	

VANCOUVER ET LES PORTS DU NORD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

"THE UNION S. S. CO. OF B.C., LTD."

Contrat n° 18.
Min. du Commerce. Dossier n° 16650.

Crédit 166.—Service de paquebots entre Vancouver et les ports du nord de la Colombie Britannique.

1916-17 ..... $16,800
1917-18 16,800

Armateurs.—"The Union Steamship Company of British Columbia, Ltd.", Vancouver, C.B.

Date du contrat.—31 août 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Départs réguliers pendant toute l'année, de Vancouver à Anyox (Granby-Bay), sur Observatory-Inlet, en faisant:—

(a) Deux escales chaque semaine, à l'aller et au retour, à Campbell-River et Quathiasca-Cove.

(b) Deux escales à l'aller et une au retour, chaque semaine à Sointula.

(c) Une escale, à l'aller et au retour, chaque semaine, à Alert-Bay, Bella-Bella, Bella-Coola, Claxton, Ocean-Falls, Namu, Port-Hardy, Port-Simpson, Prince-Rupert, Shushartie-Bay, Swanson-Bay et Warke-Island (Butedale), et quand l'état de la température le permet à Suquash.

(d) Une escale chaque semaine à Anyox, Gakush-Harbour, Arrandale, Kincolith, Mill-Bay, Oceanic, Inverness, Port-Essington, Wadham's et Hartley-Bay.

(e) Une escale à l'aller ou au retour, toutes les deux semaines durant l'été et toutes les quatre semaines durant l'hiver, à Smith's-Inlet.

(f) Une escale, à l'aller ou au retour, toutes les quatre semaines, à Kitimat, alternant avec le service de "launch" toutes les quatre semaines, pourvu par la compagnie entre Hartley-Bay et Kitimat.

(g) Durant la saison d'été, une escale à l'aller ou au retour, chaque semaine, à China-Hat, Lowe-Inlet, Rivers-Inlet et Schooner-Passage, et toutes les deux semaines en hiver.

(h) Durant la saison d'été, une escale à l'aller ou au retour, une semains sur deux seulement à Kimsquit.

D'après le service actuel à Bella-Coola, par le vapeur qui a son terminus à cet endroit, une escale par semaine suffit. Quatre escales sont faites par le vapeur qui se rend à Prince-Rupert, c'est-à-dire à l'aller et au retour, chaque semaine.

Vitesse exigée.—Non mentionnée.

Subvention.—$16,800 par an, payables trimestriellement en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Quais du gouvernement.—Les vapeurs doivent s'y arrêter autant que possible.

DISTANCES.

	Milles.		Milles.
Vancouver à Campbell-River	101	Ocean-Falls à Bella-Bella	28
Campbell-River à Quathiasca-Cove	2	Bella-Bella à China-Hat	39
Quathiasca-Cove à Alert-Bay	81	China-Hat à Swanson-Bay	24
Alert-Bay à Sointula	5	Swanson-Bay à Butedale	13
Sointula à Suquash	9	Butedale à Hartley-Bay	28
Suquash à Port-Hardy	12	Hartley-Bay à Kitimat	40
Port-Hardy à Shushartie-Bay	19	Hartley-Bay à Lowe-Inlet	21
Shushartie Bay à Takush-Harbour	39	Lowe-Inlet à Claxton	41
Takush-Harbour à Smith's-Inlet	12	Claxton à Port-Essington	9
Smith's-Inlet à Wadham's	26	Port-Essington à Inverness	12
Wadham's à Rivers-Inlet-Cannery	14	Inverness à Oceanic	7
Rivers-Inlet-Cannery à Schooner-Passage	13	Oceanic à Prince-Rupert	14
Schooner-Passage à Safety-Cove	15	Prince-Rupert à Port-Simpson	34
Safety-Cove à Namu	22	Port-Simpson à Arrandale	32
Namu à Bella-Coola	59	Arrandale à Kincolith	2
Bella-Coola à Kimsquit	53	Kincolith à Mill-Bay	5
Kimsquit à Ocean-Falls	57	Mill-Bay à Anyox	33
			921

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.		Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.											
Chelohsin	175·5	35·1	15·7	597	1,133	460	auc.	auc.	auc.	131	13	Dublin	1911	Acier.
Venture	180·4	32·0	17·0	580	1,011	560	70	200	auc.	171	12	Glasgow	1910	"
Coquitlam	120	22·2	9·6	166	25€	357	auc.	auc.	auc.	28	7½	Vancouver	1891	"
Camosun	192·7	35·2	14·9	794	1,369	713	150	200	auc.	224	14	Paisley	1905	
Cowichan	157·1	32·1	13·5	520	962				auc.	151		Ayr	1908	"
Prince John	185·3	29·6	10·9	540	905				auc.	103		Bowling	1910	"

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transport.	Tonnes de fret transportés.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
			Poids.	Mesure.		Scellés.	Attachés.	
Du 1er avril au 31 déc. 1912....	217	19,600	26,451	11,157	928	7,472	Aucun.	$ 7,500
1913.....	189	19,328	99,106	45,433	791	8,042	2,828	15,100
1914.....	209	21,167	31,291	10,600	518	17,256	Aucun.	16,800
1915.....	189	15,126	30,627	8,541	602	13,831	Aucun.	16,800
1916...	241	Ret. 7,272	19,475	2,627	113	6,561	Aucun.	
		All. 14,152	15,075	12,111	249	10,403	Aucun.	16,800
	Total...	21,424	34,550	14,738	362	16,964	Aucun.	

SERVICES LOCAUX.

BADDECK ET IONA.

"THE BADDECK STEAMSHIP COMPANY, LIMITED."

Contrat n° 25.

Min. du Commerce. Dossier n° 16145.

Crédit 167.—Service de vapeurs entre Baddeck et Iona.

1916-17	$5,825
1917-18	5,825

Entrepreneurs.—"The Baddeck Steamship Company, Ltd.", de Baddeck, N.-E.

Date du contrat.—18 avril 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Deux voyages aller et retour par jour, durant la saison de navigation.

Ports d'escale.—Baddeck, Iona, McKay's-Point et Grand-Narrows; avec escale à Kempt-Head, à l'extrémité ouest de l'Ile Boularderie, dans le trajet de Baddeck à Grand-Narrows; ces escales ne seront faites que les jours où le vapeur *Marion* accomplit son voyage à l'ouest, de Sydney à Whycocomagh.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$5,825 par an, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Baddeck à Iona	12
" Grand-Narrows	20
" McKays-Point	10
" Kempt-Head	5
Distance entre les points terminus	20

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.									
Blue-Hill	135	18	7	92	195	.....	500	38	12	East Boston, E.-U.	1887	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
				Pas d'indication.	Pas d'indication.	Pas d'indication.	$
1907	.....	4,377	1,240				5,825 00
1908	621	5,147	784	112	2,270	2,680	5,450 00
1909	496	5,680	948	101	2,850	2,775	5,825 00
1910	470	4,895	902	249	3,101	3,006	5,825 00
1911	640	4,311	689	120	2,522	2,939	5,825 00
1912	480	3,048	573	74	2,892	3,377	5,825 00
1913	534	4,754	873	86	3,173	3,938	5,825 00
1914	500	4,468	782	98	3,227	4,801	5,825 00
1915	598	4,156	824	54	3,065	4,200	5,728 32
1916	510	Ret. 1,790	597	—	1,527	3,703	5,750 64
		Aller. 1,673	192	—	1,507	1,283	
		Total.3,463	789	—	3,034	4,986	

De 1907 à 1915, inclusivement, et durant le trimestre terminé le 31 mars 1916, le service fut accompli par la " Victoria Steamship Co.," de Baddeck, N.-E., et cette compagnie a reçu la somme de $1,475 sur la subvention totale payée en 1916.

CHARLOTTETOWN, VICTORIA ET HOLLIDAY'S-WHARF.

" THE ISLAND TUG CO., LIMITED."

Contrat n° 74.
Min. du Commerce. Dossier n° 16060.

Crédit 168.—Service de vapeurs entre Charlottetown, Victoria et Holliday's-Wharf.

1916-17 ..... $2,500
1917-18 2,500

Entrepreneurs.—" The Island Tug Co., Ltd.", de Charlottetown, I.P.-E.

Date du contrat.—3 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, 1916.

Service.—Deux voyages aller et retour chaque semaine, de l'ouverture de la navigation au 1er octobre, et ensuite, un voyage aller et retour, jusqu'à la clôture de la navigation, Victoria, et deux voyages aller et retour pendant toute la saison de navigation, à Holliday's-Wharf, East-River, West-River, China-Point, Orwell et Orwell-Cove.

Subvention.—$2,500 dont moitié payable le 1er août, et moitié à la clôture de la navigation.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Charlottetown à Holliday's	17
" Holliday's à China-Point	2½
" China-Point à Brush-Wharf	½
" Charlottetown à Victoria	28
" Charlottetown à Hickey's-Wharf	11
" Hickey's à Haggerty's	3
" Haggerty's à Hayden's	1
" Charlottetown à McEwen's	8
" McEwen's à West-River-Bridge	2
Total	73

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
Harland.....	113	27	6·7	217	352	50	286	33	10	Shelburne, N.-E	1908	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Barils de fret transportés.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1913.....	273	12,534	31,331	1,088	aucun.	$2,500
1914.....	251	13,232	33,050	1,617	aucun.	$2,500
1915.....	255	13,165	31,041	1,053	aucun.	$2,500
1615.....	234	Ret..5,144 Aller..5,015	20,059 15,839	1,498 30	aucun.	$2,500
		Total.10,159	35,898	1,528	aucun.	

FROUDE'S-POINT ET LOCKEPORT, N.-E.

CORPORATION MUNICIPALE DE LA VILLE DE LOCKEPORT, N.-E.

Contrat n° 22.

Min. du Commerce. Dossier n° 16481.

Crédit 169.—Service de vapeurs entre Froude's-Point et Lockeport, N.-E.

1916-17..... $600
1917-18..... 600

Entrepreneurs.—La corporation municipale de la ville de Lockeport, N.-E.

Date du contrat.—8 mai 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Pas moins de 12 voyages aller et retour chaque semaine, pendant toute l'année.

Ports d'escale.—Lockeport, Rockland et Froude's-Point, N.-E.

Quais du gouvernement.—Le navire devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$600 par an. $300 payables le 1er octobre et le surplus à la fin du service.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Lockeport à Rockland.....	2¾
" Rockland à Froude's-Point.....	1¼
Total.....	4

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.		Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur. pieds.	Largeur. pieds.	Profondeur. pieds.	Net.	Brut.				Lieu.	Année.	Matière.
D. D. Mann.....	73	21·5	4·25	88	130	40	13	9	Shelburne, N.-E.	1907	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
1908.....	875	6,625	1,170	Aucun.	3,768	1,800	$600 00
1909.....	885	6,471	1,715	Aucun.	4,300	1,680	636 66
1910.....	780	6,629	2,140	Aucun.	4,880	1,690	600 00
1911.....	790	6,966	1,770	Aucun.	4,880	1,380	600 00
1912.....	790	6,795	2,857	Aucun.	4,880	1,380	600 00
1913.....	790	8,014	4,764	Aucun.	4,880	1,380	600 00
1914.....	790	7,912	5,031	Aucun.	4,880	1,380	600 00
1915.....	790	6,381	6,301	Aucun.	4 880	1,380	600 00
1916.....	790	Retour 2,974	3,167	Aucun.	2,440	690	600 00
		Aller 2,744	3,338	Aucun.	2,440	690	
		Total. 5,718	6,505	Aucun.	4,880	1,380	

BASSIN DE GASPÉ ET DALHOUSIE OU CAMPBELLTON.

HENRY M. EVANS.

Contrat n° 15.
Min. du Commerce. Dossier n° 16026.

Crédit 170.—Service de vapeurs, depuis l'ouverture à la clôture de la navigation en 1917 entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton.

1916-17..... $15,000
1917-18..... 15,000

Entrepreneur.—Henry M. Evans de Halifax, N.-E.

Date du contrat.—25 avril 1916.

Durée du contrat.—Du 15 mai 1916 à la clôture de la navigation en 1916.

Service.—Bihebdomadaire, pendant la saison de navigation.

Ports d'escale.—Campbellton, Dalhousie, Carleton, Maria, New-Richmond, Saint-Charles de Caplan, Bonaventure, New-Carlisle, et un voyage par semaine de Paspébiac, devant aller à Saint-Godfroy, Port-Daniel, L'Anse-aux-Gascons, Newport, Pabos-Mills, Little-Pabos, Grand-River, Little-River-East, Cape-Cove, Barachois de Mal-Baie, Percé, Malbaie et Douglastown et à Grande Grève, quand il y a passagers et fret en quantité raisonnable.

Subvention.—$15,000 par année, payables en versements mensuels.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Taux pour trajet complet par l'Intercolonial.—A la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux, l'entrepreneur devra fixer et mettre en vigueur des taux pour trajet complet entre les points desservis par leur ligne de vapeurs ou ses correspondances, et les points desservis par l'Intercolonial ou ses correspondances.

DISTANCES.

	Milles.
De Campbellton à Dalhousie	13
" Dalhousie à Carleton	10
" Carleton à Maria	11
" Maria à New-Richmond	4
" New-Richmond à Caplan	11
" Caplan à Bonaventure	9
" Bonaventure à New-Carlisle	10
" New-Carlisle à Paspébiac	3
" Paspébiac à Saint-Godfroy	8
" Saint-Godfroy à Port-Daniel	11
" Port-Daniel à Gascons	4
" Gascons à Newport	7
" Newport à Sainte-Adélaïde	13
" Sainte-Adélaïde à Grand-River	5
" Grand-River à Little-River-East	4
" Little-River-East à Cape-Cove	5
" Cape-Cove à Percé	8
" Percé à Barachois de Mal-Baie	6
" Barachois de Mal-Baie à Pointe Saint-Pierre	5
" Pointe Saint-Pierre à Douglastown	12
" Douglastown à Gaspé	11
Total	170

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Elaine	125	26	7·8	156	276	—	70	31	12	Newburgh, N.-J.	1888	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
1907†.....	53	9,260	4,013	Non indiqué.	Non indiqué.		$13,250 00
1908*†.....	48	5,184	5,689	31	1,904	382	$12,000 00
1909‡.....	51½	4,897	4,338	41	751	81	$12,875 00
1910†.....	50	6,086	2,231	170	93	79	$12,500 00
1911**.....	54	4,643	446	20	Aucun.	Aucun.	$13,500 00
1912**.....	53	4,265	1,299	234	Aucun.	Aucun.	$13,250 00
1913**.....	53	3,533	1,609	143	Aucun.	Aucun.	$20,000 00
1914**.....	25	177	1,085	Aucun.	Aucun.	Aucun.	$9,615 25
1915**.....	50	658	1,699	Aucun.	Aucun.	Aucun.	$20,090 00
1916.....	26	Retour: . 63	238	—			
		Aller..... 82	298	4	Aucun.	Aucun.	$ 8,039 00
		Total..... 145	536	4			

* Les statistiques pour 1908 sont approximatives seulement. Les rapports exacts ne peuvent être obtenus à cause du naufrage du *Lady Eileen* et de la liquidation projetée de la *Interprovincial Navigation Co.*

† Services accomplis par la *Interprovincial Navigation Co.*

‡ Services accomplis par la *Fraserville Navigation Co.*

** Services accomplis par la *Campbellton & Gaspé S.S. Co.*

†† Services accomplis par la *Gaspé and Baie des Chaleurs S.S. Co.*

GRAND-MANAN ET LE CONTINENT.

"GRAND MANAN STEAMBOAT COMPANY."

Contrat n° 14.

Min. du Commerce. Dossier n° 16025.

Crédit 171.—Service de vapeurs entre Grand-Manan et le continent.

1916-17..... $10,000

1917-18..... 10,000

Entrepreneurs.—"The Grand-Manan Steamboat Company," de Grand-Manan, N.-B.

Date du contrat.—28 février 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—De juin à septembre, inclusivement:

(*a*) Un voyage chaque semaine, entre Grand-Manan et St. Andrew's, en faisant escale, à l'aller et au retour, à Campobello et à Eastport, Maine.

(*b*) Un voyage chaque semaine, entre Grand-Manan et Saint-Jean, *via* Campobello et Eastport, où l'on doit faire escale à l'aller et au retour.

(*c*) Un voyage chaque semaine entre Grand-Manan et Saint-Jean, sans escale.

(*d*) Un voyage chaque semaine, entre Grand-Manan et St. Stephen, avec escale, à l'aller et au retour, à Campobello, Eastport et St. Andrew's.

Et durant les huit autres mois de l'année:

(*e*) Un voyage chaque semaine entre Grand-Manan et St. Stephen, en faisant escale, à l'aller et au retour, à Campobello, Eastport et St. Andrew's.

(*f*) Un voyage chaque semaine entre Grand-Manan et Saint-Jean, en faisant escale, à l'aller et au retour, à Campobello et à Eastport.

(*g*) Un voyage chaque semaine entre Grand-Manan et St. Andrew's, avec escale, à l'aller et au retour, à Campobello et à Eastport.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Subvention.—$10,000 par an, payables trimestriellement en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Quais du gouvernement.—Les vapeurs doivent s'y arrêter, autant que possible.

DISTANCES.

	Milles.
De Grand-Manan à Campobello	15
" Campobello à Eastport	3
" Eastport à Saint-Jean	45
" Eastport à St. Andrew's	12
" St. Andrew's à St. Stephen	18
" Saint-Jean à Grand-Manan	45
" St. Stephen à Grand-Manan	48
" St. Andrew's à Grand-Manan	30

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Nombre de chevaux-vapeur.	Vitesse—nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Grand-Manan	130	26	11	180	363	250	350	32	12	Liverpool, N.-E.	1911	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Tonnes de fret transportées	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	$
1907	138	6,524	4,407	Non indiqué.	Non	indiqué.	5,000 00
1908	174	6,168	4,016	33	1,561	2,553	5,000 00
1909	173	6,961	3,749	Non indiqué.	1,389	1,960	6,500 00
1910	174	6,919	3,636	37	1,581	2,359	7,000 00
1911	189	6,057	3,909	31	2,146	2,017	7,000 00
1912	174	7,707	4,660	25	2,295	2,000	9,250 00
1913	171½	7,509	4,010	152	1,815	1,914	9,903 85
1914	172½	6,525	3,927	54	1,533	2,215	10,000 00
1915	176½	6,416	4,589	26	1,775	2,587	10,000 00
1916	174	Ret. 2,829 Ail. 4,148	5,427 Aucun.	31 3	1,029 923	2,650 209	10,00 00
	Total	6,977	5,427	34	1,952	2,859	

HALIFAX, CANSO ET GUYSBOROUGH.

"HALIFAX AND CANSO STEAMSHIP CO., LTD."

Contrat n° 30.

Min. du Commerce. Dossier n° 16023.

Crédit 172.—Service de vapeurs entre Halifax et Canso.

1916-17	$5,000
1917-18	5,000

Entrepreneurs.—"The Halifax and Canso Steamship Co., Ltd.," d'Halifax, N.-E.

Date du contrat.—23 février 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Hebdomadaire, durant toute l'année.

Ports d'escale.—En faisant escale, à l'aller et au retour à Guysborough, Canso, Whitehead, Drumhead, Isaac's-Harbour, Goldboro, Port-Beckerton, Port-Hilford et Halifax, et escale à tous les voyages à l'aller, à Half-Island-Cove et Queensport: avec escale tous les 15 jours, pendant la durée de la navigation, dans les voyages d'aller, à Country-Harbour et à Boylston; et durant les mois de janvier et février, à Port-Dufferin et Moser's-River.

Du 15 janvier au 31 mars, on peut ne faire escale que tous les quinze jours à Guysborough, à Queensport et à Half-Island-Cove.

Capacité du vapeur.—Le vapeur employé est garanti pouvoir transporter 2,500 barils de cargaison, et 40 passagers, être entièrement éclairé à l'électricité, et posséder les compartiments frigorifiques nécessaires au transport du poisson frais.

Omission de voyages.—Le vapeur pourra, pour subir des réparations, omettre deux voyages dans l'année à telle époque ou époques qui occasionneront le moins de dérangements dans lès exigences du service.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$5,000 par an, payable, trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et à la fin du service.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à Port-Hilford	89
" Port-Hilford à Beckerton	10
" Beckerton à Isaac's-Harbour	16
" Isaac' Harbour à Whitehead	35
" Whitehead à Canso	17
" Canso à Queensport	12
" Queensport à Guysboro	13
	192

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse—nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Scotia	137	27	9·5	268	376	2,000 barils.	100	53	10	Mahone, N.-E.	1907	Bois.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	51	624	5,547	Non indiqué.	Aucun.	$4,000
1908	52	1,779	9,478 poids. 14,818 mes.	52	Aucun.	4,000
1909	50	1,691	8,301 poids. 12,452 mes.	61	Aucun.	4,000
1910	52	1,487	20,955	30	Aucun.	4,000
1911	49	1,481	21,177	25	Aucun.	4,000
1912	49	1,344	21,369	25	Aucun.	4,000
1913	51	2,518	22,222	68	Aucun.	4,750
1914	51	2,377	22,731	30	Aucun.	5,000
1915	51	2,247	25,098	Aucun.	Aucun.	5,000
1916	50	Ret..1,150 Aller 1,325	5,780 14,082	Aucun.	Aucun	5,000
	Total...	2,475	19,862			

HALIFAX ET TERRE-NEUVE VIA PORTS DU CAP-BRETON.

J. A. FARQUAR ET COMPAGNIE.

Contrat n° 11.

Min. du Commerce. Dossier n° 16064.

Crédit 173.—Service de vapeurs entre Halifax et Terre-Neuve, via *les ports du Cap-Breton.*

1916-17. . . . . $10,000
1917-18. 10,000

Entrepreneurs.—J. A. Farquhar & Cie, d'Halifax, N.-E.

Date du contrat.—20 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service.—Bi-mensuel et sans interruption, jusqu'à ce que 14 voyages complets, aller et retour aient été accomplis, ou jusqu'à la clôture de la navigation, si elle se produit avant l'accomplissement des 14 voyages complets.

Ports d'escale.—Halifax, Sydney, North-Sydney, Marble Mountain, Baddeck, Ingonish, Neil's-Harbour, White-Point, St. Paul's-Island et à Channel, Codroy, Sandy-Point, Bay-of-Islands et Bonne-Baie, Terre-Neuve, et au retour à Halifax, escales à Bay-of-Islands, Sandy-Point, Codray, Channel, St. Paul's-Island, White-Point, Neil's-Harbour, Ingonish, North-Sydney et Sydney.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$700 pour chaque voyage complet jusqu'à concurrence de $10,000 payable le 1er septembre et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à St. Peter's	154
" St. Peter's à Grand-Narrows	21½
" Grand-Narrows à Baddeck	9¾
" Baddeck à North-Sydney	40
" North-Sydney à Sydney	4½
" Sydney à Ingonish	31
" Ingonish à Neil's-Harbour	11
" Neil's-Harbour à Aspy-Bay	10
" Aspy-Bay à St. Paul's Island	21
" St. Paul's Island à Channel	49
" Channel à Codroy	27
" Codroy à Bay St. George	55
" Bay St. George à Bay of Islands	111
" Bay of Islands à Bonne Bay	52
Total	596

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.									
Seal	175	26·6	20·5	277	607	550	20	85	11	Clyde	1911	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté, tonnes.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	16	617	6,268	Non indiq.	Non indiq.	$2,000
1908	14	681	5,375	6	14	4,000
1909	14	645	5,650	30	20	4,000
1910	15	337	8,102	31	30	4,000
1911	15	180	8,550	Aucun.	22	4,000
1912	15	344	7,378	Aucun.	34	10,000
1913	15	400	8,488	Aucun.	20	10,000
1914	14	203	9,028	Aucun.	28	10,000
1915	15	276	9,346	Aucun.	39	10,000
1916	14	Ret. 163	4,264	—	15	10,000
		All. 130	4,787	2	29	
		Total 293	9,051	2	44	

De 1907 à 1910 inclusivement, le service a été accompli par MM. Pickford et Black, d'Halifax, N.-E.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DU FRET EXPORTÉ DU CANADA À TERRE-NEUVE.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Poids.	Mesure.	Valeur.	Poids.	Mesure.	Valeur.	Poids.	Mesure.	Valeur.
	tonnes.	tonnes.	$	tonnes.	tonnes.	$	tonnes.	tonnes.	$
1912	2,366	36	119,300	1,139	121	90,743	3,505	157	210,043
1913	3,091	636	214,938	552	554	37,799	3,643	1,188	252,737
1914	4,421	100	217,962	178	129	25,925	4,599	229	243,887
1915	4,308	107	257,505	293	278	46,341	4,601	445	303,846
1916	4,012	73	276,533	690	12	110,740	4,702	85	387,273

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

De provenance canadienne.—Farine, peinture, mélasse, gazoline, haricots, poêles, meubles, beurre, thé, foin, lingots d'étain, pommes, avoine, huile de kérosine, bœuf, porc, sucre, pommes de terre, huile, vêtements, bottes et souliers, filets, quincaillerie, fil métallique pour clôtures, matériaux à toitures, haches et machines.

De provenance des Etats-Unis et autres pays étrangers.—Mélasse, machines et pièces détachées, bœuf, corde, machinerie, porc, tabac, huile de kérosine, oranges, chaussures, nourriture animale, whisky, sucre, thé, sel, gazoline, moteurs, bananes, oranges et raisins.

HALIFAX ET PORTS DE LA RIVIÈRE LA HAVE.

"THE HALIFAX AND LA HAVE STEAM PACKET CO., LIMITED."

Contrat n° 67.
Min. du Commerce. Dossier n° 16280.

Crédit 174.—Service de vapeurs entre Halifax, Mahone-Bay, l'île Tancook et les ports de la rivière La Have.

1916-17	$4,000
1917-18	4,000

Entrepreneurs.—" The Halifax and La Have Steam Packet Co., Limited," de Halifax, N.-E.

Date du contrat.—5 mai 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture de la navigation, en 1916, au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—(a) Départ de Halifax chaque mercredi matin, avec escale à Tancook, Blandford, Indian Point, Mahone-Bay, La Have et Riverport, et retour direct à Halifax, de La Have et de Riverport, chaque jeudi matin.

(b) Départ de Halifax, chaque samedi matin, avec escale à La Have, Riverport, Park's Creek, traverse de West-La Have, Campbell Bank et Dayspring, et retour à Halifax chaque lundi, en s'arrêtant à La Have et Blandford, et aussi à Tancook.

(c) Pendant les mois d'hiver, quand la baie de Mahone et la rivière La Have sont gelées, les escales à Mahone-Bay, West-La Have, Park's-Creek, Conquerall Bank et à Dayspring, pourront être omises.

(d) Pendant les mois de janvier et février, un seul voyage, aller et retour, par semaine, est exigé; ce voyage comporte une escale, tant à l'aller qu'au retour, à tous les ports énumérés dans les itinéraires (a) et (b) ci-dessus, à moins que les glaces ne s'y opposent.

Quais du gouvernement.—Les steamers devront s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$4,000 par an, payables par versements trimestriels, les derniers jours de juin, septembre, décembre et mars.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

Réparation au vapeur.—Le navire pourra être retiré du service pendant une période totale de quatorze jours, en cas de réparations nécessaires.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à Tancook	42
" Mahone-Bay	52
" LaHave	52
" Riverport	52
" West-LaHave	56
" Conquerall-Bank	60

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.									
LaHave	96	17·4	7·6	60	88	90	Aucun	18	8½	Pocomoke E.-Unis	1904	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté.	Bestiaux.	Malles.	Subventions payées.
1911	37	247	2,270	Aucun.	Aucun.	$ 750 00
1912	43	410	360	12	Aucun.	3,147 73
1913	88	526	5,900	Aucun.	Aucun.	3,153 85
1914	68½	Auc.	4,294	Aucun.	Aucun.	2,815 00
1915	76½	134	4,82	Aucun.	Aucun.	3,000 77
1916	83⅓	Ret. 353	1,406	6	Aucun.	3,639 60
		Aller 324	3,881			
		Total 682	5,287			

En 1911 un service fut effectué entre Mahone-Bay et l'Ile Tancook seulement. En avril et en mai 1912, le service fut étendu à Halifax, et le 1er juin 1912, aux ports de la rivière LaHave. De 1911 à 1913, inclusivement, le service fut accompli par la succession de feu Abraham Ernst, avec le vapeur *Kinburn*.

HALIFAX ET SPRY-BAY.

"HALIFAX AND SHEET HARBOUR STEAMSHIP COMPANY, LTD."

Contrat n° 55.
Min. du Commerce. Dossier n° 16135.

Crédit 175.—Service de paquebots entre Halifax, Spry-Bay et les ports du Cap-Breton.

1916-17	$4,000
1917-18	4,000

Entrepreneurs.—"Halifax and Sheet Harbour Steamship Company, Ltd.", 234-246 Hollis Street, Halifax, N.-E.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Hebdomadaire pendant toute l'année.

Ports d'escale.—Halifax, Jeddore, Owl's-Head, Tangier, Pope's-Harbour, Ship-Harbour, Sheet-Harbour, Sober-Island, Spry-Bay, St. Peter's, Arichat, West Arichat, Poulamond et l'Ardoise; de même que les autres ports ou endroits entre les ports terminus ci-dessus qui pourraient être désignés par le ministre.

(*a*) L'escale à Pope's-Harbour est à la discrétion des entrepreneurs.

(*b*) L'escale à L'Ardoise peut être omise en janvier, février et mars.

(*c*) En février, les entrepreneurs ont le droit d'omettre les escales à St. Peter's, Arichat, West Arichat et Poulamond.

Subvention.—$4,000 par an, payables en deux versements égaux, l'un en octobre et l'autre à la fin du service.

Quais du gouvernement.—Le paquebot doit s'y arrêter, autant que possible.

Durée des réparations.—Deux semaines sont accordées pendant l'année pour l'inspection réglementaire et la réparation annuelle du navire.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à Jeddore	55
" Jeddore à Owl's-Head	15
" Owl's-Head à Tangier	10
" Tangier à Pope's-Harbour	10
" Pope's-Harbour à Ship-Harbour	10
" Ship-Harbour à Sheet-Harbour	20
" Sheet-Harbour à Sober-Island	20
Total	120

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse-nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Margaret	92	19	9	100	195	175	90	27	10½	Sheet-Harbour	1907	Bois,

RAPPORTS DU TRAFIC

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
1907	50	2,186	4,500	Aucun.	Aucun.	1,250 00
1908	52	1,935	3,470	Aucun.	Aucun.	2,500 09
1909	51	2,226	3,710	Aucun.	Aucun.	2,500 00
1910	52	2,774	3,975	Aucun.	Aucun.	2,500 00
1911	48	2,911	4,695	Aucun.	Aucun.	2,307 69
1912	52	3,138	7,380	Aucun.	Aucun.	2,500 00
1913	50	3,244	7,430	Aucun.	Aucun.	2,153 84
1914	50	2,572	7,700	Aucun.	Aucun.	3,000 00
1915	50	2,630	7,535	Aucun.	Aucun.	4,000 00
1916		Ret.. 1,312 Aller. 895	4,320 4,860	Aucun.	Aucun.	3,603 08
	Total	2,207	9,180			

HALIFAX, SUD DU CAP-BRETON ET PORTS DU LAC BRAS D'OR.

"HALIFAX AND GLACE BAY STEAMSHIP CO., LTD."

Contrat n° 66.
Min. du Commerce. Dossier 16146.

Crédit 176.—Service de vapeurs entre Halifax, le sud du Cap-Breton et les ports du lac du Bras d'Or.

1916-17 . . . . . $6,000
1917-18 . . . . . $,000

Entrepreneurs.—" The Halifax and Glace Bay Steamship Company, Ltd.", de Halifax, N.-E.

Date du contrat.—20 avril 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—Deux voyages, aller et retour, de Halifax à Gabarous, Louisbourg, Mainadieu, Port-Morien, Glace-Bay, Sydney et Nord-Sydney, et un voyage de Halifax à Gabarous, Louisbourg, Mainadieu, Port-Morien, Glace-Bay, Sydney, Nord-Sydney, Baddeck, Grand-Narrows, Iona et St. Peter's; départ tous les quatorze jours.

Les deux derniers voyages de la saison devront être faits de Halifax à Gabarous, Louisbourg, Mainadieu, Port-Morien, Glace-Bay, Sydney, Nord-Sydney, Baddeck, Grand-Narrows, Iona et St. Peter's.

De même que trois voyages durant la saison jusqu'à East-Bay, avec escale à l'aller et au retour, à Johnston's-Harbour, Irish-Cove, Big-Pond et Castle-Bay.

Si le canal St. Pierre était ouvert avant la clôture de la navigation, le service consisterait en un voyage, aller et retour, tous les 14 jours, de Halfiax à Sydney, par les lacs du Bras dOr, avec escales à St. Peter's, Grand-Narrows, Iona et Baddeck, et retour de Sydney à Halifax, avec escales à chaque voyage à Nord-Sydney, Glace-Bay, Port-Morien, Mainadieu, Louisbourg et Gabarous.

Il est convenu que l'escale à Mainadieu est subordonnée aux conditions atmosphériques.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter autant que possible.

Subvention.—$6,000 par an, payables en juillet, septembre, novembre, et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à St. Peter's	145
" St. Peter's à Grand-Narrows	20
" Grand-Narrows à Iona	1
" Iona à Baddeck	10
" Baddeck à Pt. Bevis	9
" Pt. Bevis à Boularderie	3
" Boularderie à Boularderie-Centre	5
" Boularderie-Centre à Big-Bras-d'Or	6
" Big-Bras-d'Or à New-Campbellton	1
" New-Campbellton à North-Sydney	15
" North-Sydney à Sydney	5
" Sydney à Glace-Bay	21
" Glace-Bay à Port-Morien	15
" Port-Morien à Mainadieu	16
" Mainadieu à Louisbourg	16
" Louisbourg à Gabarous	14
Total	300

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.		Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe	2e classe.			Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds,	pds,										
Scotsburn	135	23	8·5	92	187	225	40	10	30	10	Mahone...	1910	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
1911	25	148	7,556	Aucun.	Aucun.	3,800 0
1912	21	21	4,985	Aucun.	Aucun.	3,200 00
1913	21	7	4,930	Aucun.	Aucun.	3,500 00
1914	19	6	4,603	Aucun.	Aucun.	3.333·33
1915	14	Aucun.	4,290	Aucun.	Aucun.	2,661·66
1916	15	Retour..Aucun	2,473	Aucun.	Aucun.	5,625 00
		Aller...Aucun	3,306	Aucun.	Aucun.	
		Total..Aucun	3,770	Aucun.	Aucun.	

HALIFAX ET CÔTE OUEST DU CAP-BRETON.

"THE HALIFAX AND INVERNESS S.S. CO., LTD."

Contrat n° 70.
Min. du Commerce. Dossier n° 16062.

Crédit 177.—Service de vapeurs entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, faisant escale aux ports situés sur le parcours.

1916-17	$4,000
1917-18	4,000

Entrepreneurs.—"The Halifax and Inverness S.S. Co., Ltd.", d'Halifax, N.-E.

Date du contrat.—14 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service.—Hebdomadaire.

Ports d'escale.—Halifax, Port-Mulgrave, Port-Hastings, Port-Hood, Mabou, Grand-Etang, Chéticamp et Eastern-Harbour, avec escale tous les quinze jours, au Havre-au-Bouche et à Margaree, et escale à Inverness, quand il y aura une quantité raisonnable de fret, ou un nombre convenable de passagers à y embarquer ou à y débarquer, si le temps le permet.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$4,000 par an, payables en versements de $2,000, le 1er juillet et à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à Mulgrave	150
" Mulgrave à Hawkesbury	1
" Hawkesbury à Hastings	3
" Hastings à Havre-au-Bouche	7
" Havre-au-Bouche à Port-Hood	20
" Port-Hood à Mabou	10
" Mabou à Margaree	31
" Grand-Etang à Eastern-Harbour	9
" Margaree à Grand-Etang	8
" Eastern-Harbour à Pleasant-Bay	15
	254

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Strathlorne	116	20·2	9	81	135	180	40	24	9	Mahone...	1909	Bois.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux..	Subventions payées.
						$
1911.....	30	35	7,864	Aucun.	Aucun.	1,714 29
1912.....	27	8	6,580	Aucun.	Aucun.	1,444 44
1913.....	27	Aucun.	5,120	Aucun.	Aucun.	1,500 00
1914.....	27	Aucun.	4,662	Aucun.	Aucun.	3,058 82
1915.....	27	3	3,782	Aucun.	Aucun.	3,000 00
1916.....	27	Retour. Aucun Aller.. "	1,484 4,595	Aucun.	Aucun.	2,941 18
		Total...Aucun	6,079			

HALIFAX ET SHERBROOKE.

W. J. MURDOCH.

Contrat n° 29.

Min. du Commerce. Dossier n° 16109.

Crédit 178.—Service de vapeurs entre Halifax et Sherbrooke.

1916-17.. . . . . $2,000
1917-18.. 2,000

Entrepreneur.—W. J. Murdoch, de Sherbrooke, N.-E.

Date du contrat.—27 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Hebdomadaire.

Ports d'escale.—Halifax, Port-Dufferin, Moser's-River, Ecum-Secum, Marie-Joseph, Liscomb, Sonora et Sherbrooke. Toutes ces escales sont facultatives; elles peuvent être supprimées en raison des glaces.

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$2,000 par an, payables par moitié le 1er octobre et à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Halifax à Port-Dufferin..	63
" Moser's-River..	74
" Ecum-Secum..	80
" Marie-Joseph..	85
" Liscomb..	94
" Sonora..	103
" Sherbrooke..	110

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.		Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe	2me classe			Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.										
Dufferin.....	108	25	8·6	99	210	.....	35	15	42	9	Shelburne, N.-E	1905	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subvention payées.
1913.....	9	2,836	1,500	Aucun.	Aucun.	1,000 00
1914.....	45	2,899	3,0 5	Aucun.	Aucun.	2,000 00
1915.....	45	2,917	5,350	35	Aucun.	1,000 00
1916.....	43	Retour .1.641	1.870	30		2,000 00
		Aller.. .1,451	2,500	12		
		Total.. 3,092	4,370	42	Aucun.	

KENORA ET FORT-FRANCES.

"THE RAINY RIVER NAVIGATION CO., LTD."

Contrat n° 48.
Min. du Commerce. Dossier n° 15502.

Crédit 179.—Service de vapeurs entre Kenora et Fort-Frances, de l'ouverture à la clôture de la navigation.

1916-17.. . . . . $8,000
1917-18.. 8,000

Entrepreneurs.—"The Rainy River Navigation Co., Ltd.," Fort-William, Ont.

Date du contrat.—25 mars 1915.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1915.

Service.—Trihebdomadaire.

Ports d'escale.—Kenora, Keewatin, Rainy-River, Emo et Fort-Frances, et autres ports du parcours, y compris des ports des Etats-Unis, au choix des entrepreneurs.

Quais du gouvernement.—Les vapeurs devront s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$8,000, payables au 1er août, selon les gains effectués à cette date, et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

	Milles.
De Kenora à Rainy-River	100
" Rainy-River à Pinewood	12
" Pinewood à Boucherville	15
" Boucherville à Barwick	6
" Barwick à Emo	5
" Emo à Big-Fork	22
" Big-Fork à Fort-Frances	20
	180

DESCRIPTION DES VAPEURS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.		Chevaux-vapeur.	Vitesse. nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe	2e classe.			Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.										
Agwinde	105	22·5	4	143	307	150	60	65	6½	9	Kenora	1900	Bois,
Keenora	119·7	28	8·3	268	486	300	100	300	39	11	Kenora	1897	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
1911	51	1,455	171	Aucun.	102	Aucun.	$4,999 33
1912	Pas de service sous contrat						
1913	58	6,328	667	35	116	Aucun.	$8,000 00
1914	52	4,378	807	41	85	Aucun.	$5,777 77
1915	37	Retour 900	59	1	37	Aucun.	$5,016 83
		Aller.... 965	46	2	74		
Total		1,865	105	3	111		
1916	Le service n'a pas fonctionné.						

TERRE FERME ET ILES DE LA MADELEINE.

"MAGDALEN ISLANDS STEAMSHIP CO., LTD."

Contrat n° 12.
Min. du Commerce. Dossier n° 16142.

Crédit 180.—Service de vapeurs, de l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1917, entre la terre ferme et les Iles de la Madeleine.

1916-17 ..... $18,000
1917-18 18,000

Entrepreneurs.—" The Magdalen Islands Steamship Co., Ltd."
Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat—Pour la saison de navigation de 1916 et celle de 1917.

Service.—Bihebdomadaire, jusqu'à la clôture de la navigation, à Pictou, chaque année. A partir de la clôture de la navigation, le service sera continué d'un port quelconque du Cap-Breton à tel port ou ports des Iles de la Madeleine que pourra approuver le ministre, jusqu'à la clôture de la navigation, aux Iles de la Madeleine. Il ne sera pas nécessaire de faire escale à Grand-Entry, après la fin de septembre de chaque année.

Ports d'escale.—Pictou, Souris, Ile-Amherst, Pointe-Basse et Ile-Grindstone, avec escale à Etang-du-Nord et à Grand-Entry, une fois par semaine; ces escales hebdomadaires seront faites alternativement, tous les deux voyages; il y aura encore escale une fois par mois en juin, juillet, août et septembre, à Bryan-Island. Quand le temps ne permettra pas le débarquement du courrier postal et de la cargaison à Etang-du-Nord, le courrier postal pour House-Harbour et Etang-du-Nord sera débarqué à Grindstone-Island et le vapeur y demeurera assez longtemps pour permettre à ces sacs d'être transportés à House-Harbour et à Etang-du-Nord, et d'en revenir. On fera aussi escale à tels autres ports ou endroits que pourra indiquer le ministre, de temps en temps.

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$18,000 par an, payables en juillet et en octobre, et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Pictou à Souris	50
" Souris à Etang-du-Nord	76
D'Etang-du-Nord à Amherst	33
De Amherst à Grindstone	9
" Grindstone à Pointe-Basse	4
" Pointe-Basse à Grand-Entry	15
	187
D'Etang-du-Nord à Bryan-Island	50

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Amelia	154	22·8	12·8	103	356	230	40	69	11	Ayr	1894	Acier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret tranporté. (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
							$ c.
*1907..	58	880	5,900	Pas d'indic.	Pas	d'indication	$15,000 00
*1908.....	61	1,357	4,472	18	2,952	Aucun.	15,000 00
1909.....	62	1,168	1,419	944	3,027	169	12,000 00
1910.....	70	1,394	6,048	1,109	2,932	340	15,000 00
1911.....	61	1,416	6,173	1,269	2,551	308	15,000 00
1912.....	64	1,109	7,433	508	2,875	880	14,807 70
1913.....	68	642	6,905	727	3,509	482	15,000 00
1914.....	61	1,380	4,802	811	2,788	921	18,000 00
1915.....	60	633	8,462	174	2,505	1,297	17,769 23
1916.....	52 { retour 860 / aller.. 854	3,700 / 2,891	21 / 5	1,103 / 1,164	1,197 / 42	14,000 00
	Total.....	1,714	6,591	26	2,267	1,239	

*Pendant ces années, le service a été exécuté par la Magdalen Islands Steamship Co., d'Halifax. De 1909 à 1915 inclusivement le service a été assuré par William McLure, de Pictou, N.-E.

MULGRAVE ET CANSO.

"HUGH CANN & SON."

Contrat n° 53.
Min. du Commerce. Dossier n° 16022.

Crédit 181.—Service de vapeurs entre Mulgrave et Canso.

1916-17.. ..... $6,500
1917-18.. 6,500

Entrepreneurs.—"Hugh Cann & Son, Ltd.", de Yarmouth, N.-E.

Date du contrat.—22 février 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Ports d'escale.—Port Mulgrave et Canso, N.-E. Au port de Canso, les arrêts devront être faits au quai Whitman et au quai Matthews et Scott.

Réparations au navire.—Le vapeur *R. G. Cann* pourra être retiré du service pendant un mois chaque année, pour subir des réparations. Pendant ce temps, le service sera fait tous les deux jours par tel vapeur autre que le *Malcolm Cann,* qui pourra être approuvé par le ministre.

Vent et glace.—Au cas où le vent, le brouillard, la neige ou la glace empêcheraient l'accomplissement d'un ou de plusieurs des voyages, le ministre sur preuve satisfaisante du fait, pourra ordonner qu'on ne fasse aucune déduction sur la subvention, à cause des voyages ainsi manqués.

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$6,500 par an, payables par versements trimestriels, en juillet, octobre et janvier et à la fin du service.

(*a*) Un quart de cette subvention sera déduit, si les entrepreneurs manquent la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial, à Mulgrave en été, dans les voyages à l'est et à l'ouest, et en hiver, dans ceux de l'ouest, et n'arrivent pas suffisamment à

temps pour permettre le transbordement des passagers, du courrier et des colis de messageries; mais cette pénalité ne sera pas infligée, quand les entrepreneurs pourront prouver, à la satisfaction du ministre, que cette correspondance a été manquée à cause de la glace, du brouillard, du vent ou des tempêtes de neige.

(*b*) $500 seront déduits de la subvention, si les entrepreneurs ne placent pas sur le parcours un steamer supplémentaire autre que le *Malcolm Cann,* quand le *Robert G. Cann* sera retiré du dit parcours, pour subir les réparations dont il est question ci-dessus.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

Distance.—De Canso à Mulgrave, 24 milles.

DESCRIPTION DU VAPEUR

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds	pds									
Robert G. Cann.....	119	24·6	9·4	111	265	Pas d'ind.	100	42	11	Shelburne, N.-E.	1911	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transportées.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subvention payées.
1907.....	*280	2,535	2,665	Pas d'indication.	Pas d'indication.	$2,000 00
1908.....	286	2,849	2,332	Aucun.	777	4,000 00
1909.....	278	2,794	2,639	Aucun.	1,905	4,000 00
1910.....	282	3,148	3,095	Aucun.	2,128	4,000 00
1911.....	334	3,370	4,647	Aucun.	1,839	4,256 41
1912.....	302½	3,529	3,281	Aucun.	2,792	6,000 00
1913.....	302	3,577	4,009	Aucun.	3,282	6,250 00
1914.....	296½	3,795	3,356	13	3,724	6,500 00
1915.....	307	5,303	3,963	12	4,036	6,500 00
1916.....	305	Ret. 2,471 / Aller 2,426	1,562 / 2,733	Aucun. / Aucun.	2,852	6,000 00
	Total.....	4,897	4,295	Aucun.		

* Approximativement.

MULGRAVE ET GUYSBORO.

"HUGH CANN AND SON."

Contrat n° 54.
Min. du Commerce. Dossier n° 16141.

Crédit 191.—Service de vapeurs entre Mulgrave et Guysboro, avec escale aux ports intermédiaires.

1916-17..... $5,500
1917-18..... 5,500

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Entrepreneurs.—"Hugh Cann and Son," de Yarmouth, N.-E.

Date du contrat.—30 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service.—Quotidien (dimanche excepté).

Ports d'escale.—Port-Mulgrave et Guysboro, avec escale à Queensport, à chaque voyage de Guysboro à Mulgrave, et trois fois par semaine, dans les voyages de retour à Guysboro, les jours où le vapeur n'est pas tenu d'aller à Boylston. Les voyages à Boylston se feront trois fois par semaine, pendant la saison de navigation.

Réparations.—Le vapeur pourra être retiré un mois chaque année, pour des réparations, etc. Durant tel retrait, le service sera fait tous les deux jours par tout vapeur, autre que le *Robert G. Cann,* qui sera approuvé par le ministre.

Vent, brouillard, neige ou glace.—Si un ou plusieurs voyages ne pouvaient se faire à cause du vent, du brouillard, de la neige ou de la glace, aucune réduction ne sera faite sur la subvention stipulée.

Subvention.—$5,500 par an, payable trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

(*a*) Il sera déduit un quart de la subvention stipulée, si les entrepreneurs manquent la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial à Mulgrave, en allant soit à l'est soit à l'ouest, pendant la saison d'été, et en allant à l'ouest, pendant la saison d'hiver, et n'arrivent pas suffisamment à temps pour permettre le transbordement des passagers, du courrier et des colis de messagerie, à moins que cette correspondance n'ait été manquée à cause de la glace, du brouillard ou des tempêtes de neige.

(*b*) $500 seront déduits de la subvention, si les entrepreneurs ne placent pas sur le parcours un vapeur supplémentaire autre que le *Robert G. Cann,* quand le *Malcolm Cann* sera retiré du dit parcours, pour subir des réparations.

Courrier postal.—Il devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Guysborough à Mulgrave (*via* Queensport)	29½
" Mulgrave à Guysborough (directement)	25
" Guysborough à Boylston	5

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction		
	Longueur.	Largeur.	Profond.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.									
Malcolm Cann..	112	20·1	10·8	78	212	Pas d'indition.	86	53	11	Lockeport, N.-E.	1898	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907.....	*270	3,202	783	Pas de mention.	Pas de mention.	$2,500 00
1908.....	265	3,099	1,576	32	581	5,000 00
1909.....	279	3,129	1,166	Aucun.	980	4,000 00
1910.....	324	3,509	1,449	Aucun.	981	5,000 00
1911.....	292	4,081	1,379	Aucun.	1,145	5,403 84
1912.....	308½	4,165	1,211	Aucun.	1,425	6,000 00
1913.....	294½	4,068	2,092	Aucun.	2,215	5,110 58
1914.....	297½	3,812	1,815	Aucun.	3,052	5,500 00
1915.....	308	4,037	1,679	Aucun.	3,440	5,500 00
1916	264	Ret. .1,796 Aller.1,874 Total.3,670	1,206 394 1,600	Aucun.	2,722	5,041 66

* Approximativement.

NEWCASTLE, NÉGUAC ET ESCUMINAC, RIVIÈRE MIRAMICHI ET BAIE MIRAMICHI.

"MIRAMICHI STEAM NAVIGATION COMPANY, LTD."

Contrat n° 49.
Min. du Commerce. Dossier n° 16140.

Crédit 183.—Service de vapeurs entre Newcastle, Néguac et Escuminac, avec escale à tous les points intermédiaires sur la rivière Miramichi et la baie de Miramichi.

1916-17..... $2,500
1917-18..... 2,500

Entrepreneurs.—"The Miramichi Steam Navigation Company, Ltd.", de Chatham, N.-B.

Date du contrat.—17 avril 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—Les lundis, mercredis et vendredis: de Newcastle, avec escale à l'aller et au retour, à Chatham, Lower-Newcastle, Loggieville, Oak-Point, Church-Point, Escuminac, Néguac et Mills-Point-Wharf.

Les mardis, jeudis et samedis: de Newcastle, avec escale à l'aller et au retour, à Chatham, Lower-Newcastle, Loggieville, Oak-Point, Baie-du-Vin, Church-Point et Néguac.

Les escales à Lower-Newcastle et à Mills-Point-Wharf sont conditionnelles; elles dépendent de l'achèvement des quais à ces divers points.

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$2,500 payables en deux versements égaux, le premier septembre et à l'expiration du contrat.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

	Milles.
De Newcastle à Chatham	5
" Chatham à Loggieville	5
" Loggieville à Oak-Point	7
" Oak-Point à Burnt-Church	9
" Burnt-Church à Baie-du-Vin	10
" Baie-du-Vin à Escuminac	13
" Escuminac à Néguac	17
	66

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profond.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Alexandra	97	24·5	9	136	200	50	400	38	10	Sydney.	1902	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
				Pas d'indication.	Pas d'indication.	$
1907	170	2,000	1,500			1,500 00
1908	170	7,500	1,300	14	625	1,500 00
1909	162	7,050	1,475	34	702	2,000 00
1910	174	8,396	1,510	29	574	2,000 00
1911	166	7,004	1,445	45	493	2,500 00
1912	175	7,314	1,764	23	552	2,500 00
1913	189	8,228	1,960	56	557	2,500 00
1914	160	6,756	1,921	32	510	2,262 57
1915	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1916	186	Retour 3,881	482	29	343	2,500 00
		Aller 3,881	1,922	8	251	
		Total 7,762	2,404	37	594	

ÎLE PELÉE ET LA TERRE FERME.

"THE WINDSOR AND PELEE ISLAND STEAMSHIP COMPANY, LTD."

Contrat n° 52.
Min. du Commerce. Dossier n° 16248.

Crédit 193.—Service de vapeurs entre l'Ile Pelée et la terre ferme.

1916-17	$8,000
1917-18	8,000

Entrepreneurs.—" The Windsor and Pelee Island Steamship Co., Ltd.", Scudder, P.O., Ile Pelée, Ont.

Date du contrat.—2 mai 1916.

Durée du contrat.—Avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Six voyages aller et retour par semaine, si le temps le permet, entre l'Ile Pelée et le continent, avec escale cinq fois par semaine à Kingsville et à Leamington, Ont., et une fois à Windsor et à Amherstburg, Ont.

Taux de transport.—Le prix d'un voyage aller et retour, pour passager, entre l'Ile Pelée et Kingsville ou Leamington, ou *vice versa,* sera de $1; et pour un voyage aller et retour entre l'Ile Pelée et Windsor, ou vice versa, $1.50.

Les taux de fret doivent être ceux qui figurent sur la liste de prix annexée au contrat.

Quais du gouvernement.—Le paquebot devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$8,000 payables en versements égaux, le dernier jour des mois de juin, septembre, décembre et mars.

Courrier postal.—Il doit être transporté, pendant la saison de navigation, entre les bureaux de poste de l'Ile Pelée, d'Ile Pelée sud et de Scudder, et tous autres bureaux de poste de terre ferme qui pourront être désignés par le ministre des Postes. Pendant la saison de clôture de la navigation, les entrepreneurs devront pourvoir au transport du courrier deux fois par semaine, en ce qui regarde Leamington et les bureaux de poste de l'Ile Pelée ci-dessus mentionnés; pendant la clôture de la navigation, les entrepreneurs ne sont pas obligés de transporter les colis postaux.

DISTANCES.

	Milles.
De Kingsville à Leamington	8
" Leamington à Pelee-Island	16
" Pelee-Island à Windsor	53
Total	77

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds.	pds.									
Pelée	145	24	13	242	537	.....	389	58	13	Collingwood...	1914	Acier

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés. — Nombre.	Fret transporté. — Tonnes.	Bois de service. Pieds.	Bestiaux.	Sacs postaux. Scellés.	Sacs postaux. Attachés.	Subventions payées.
								$
1907*	.....	2,671	2,730	Aucun.	Aucun.	Pas de	mention	1,500
1908*, Du 1er janv. au 30 juin	.....	624	5,540	Aucun.	150	150	117	375
1909	.....	2,015	358	Aucun.	555	348	24	4,000
1910	180	5,602	†2,718	†222,000	1,231	1,016	215	4,000
1911	211	4,360	‡1,244	279,000	732	1,220	383	5,000
1912	184	5,300	3,667	Aucun.	447	977	392	5,000
1913	185	6,167	††4,007	147,000	660	1,431	708	5,000
1914	187	3,672	‡‡3,469	169,000	571	562	455	7,000
1915	241	3,825	3,580	174,000	1,010	765	726	8,000
1916	236	Ret. 1,990	675	98,000	83	374	596	8,000
		Aller 1,997	2,025	Aucun.	972	358	48	
	Total.	3,987	2,700	98,000	1,065	732	644	

† et 154,000 bardeaux.

* Service fait par T. J. Stockwell, de Leamington, Ont. Durant la dernière partie de 1908, le service a été fait par la *Chatham Navigation Co.*

TABLEAUX DES TAUX DE FRET.

—	Kingsville et Leamington.	Windsor.
	$ c.	$ c.
Grain et pommes de terre, par quintal, charges de wagons	0 06	0 08
Sacs simples jusqu'à cinquante, par quintal	0 07	0 09
Fruits en paniers, par quintal	0 20	0 20
Vin, par brl	0 50	0 50
Huile, par brl	0 50	0 50
Sel et farine, par brl	0 25	0 25
Prix minimum sur un paquet	0 15	0 15
Tout animal, cheval ou bête à cornes	1 50	1 50
Deux animaux, chevaux ou bêtes à cornes	3 00	3 00
Trois " " "	4 50	4 50
Tout animal au-dessus de trois	1 25	1 25
Porcs et moutons jusqu'à dix, chacun	0 40	0 40
" au-dessus de dix	0 35	0 35
Epiceries et ferronneries, par quintal	0 15	0 15
Bois de service, par M. pds, jusqu'à 5 M. pds	2 00	2 00
" au-dessus de 5 M. pds	1 50	1 50
Bardeaux, par M	0 25	0 25
Lattes, par M	0 35	0 35
Mouture, par sac, retour	0 10	0 10
Tabac, par quintal	0 20	0 20
Voitures légères, montées, chacune	1 00	1 00
" emballées, chacune	1 50	1 50
Houille, par tonne	1 00	1 00

PETIT-DE-GRAT ET LE TERMINUS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL A MULGRAVE.

WILLIAM G. LESLIE.

Contrat n° 20.
Min. du Commerce. Dossier n° 16144.

Crédit 185.—Service de vapeurs entre Petit-de-Grat et le terminus du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave.

1916-17	$7,000
1917-18	7,000

Entrepreneur.—William G. Leslie, de Grindstone, Iles de la Madeleine, et Halifax, N.-E.

Date du contrat.—4 février 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Un voyage complet aller et retour chaque jour (dimanche excepté), entre Petit-de-Gras, Arichat et Mulgrave, faisant escale à chaque voyage, à l'aller et au retour, à Arichat et à West Arichat, et une fois par semaine à Correto's Factory, Cap Auget, sur la route d'Arichat à Mulgrave.

Vent et glace.—Au cas où le vent ou la glace empêcheraient de faire un ou plusieurs de ces voyages, aucune déduction ne pourra être faite de la subvention régulièrement due, pour les voyages ainsi manqués.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$7,000 payables trimestriellement en juillet, octobre, janvier et avril.

Réparations.—Le vapeur pourra être retiré de la circulation pendant le mois de février 1917, si l'entrepreneur le désire.

DISTANCES.

	Milles.
De Petit-de-Grat à Arichat	8
" Arichat à West-Arichat	7
" West-Arichat à Mulgrave	18
	33

DESCRIPTION DU PAQUEBOT.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Madeleine	98·6	21·6	8·8	91	134	150	18	28	10	Shelburne, N.E.	1906	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
				Non indiqué	Non indiqué	$ c.
1907	283	1,972	852	Aucun.	Aucun.	3,000 00
1908	275	1,950	800	Aucun.	Aucun.	3,000 00
1909	253	1,989	874	5	570	3,000 00
1910	305	1,978	726	Aucun.	1,698	3,000 00
1911	264	2,167	952	Aucun.	1,583	3,257 71
Du 1er jan. au 4 mai 1912	96½	747	285	121	236	472 22
Du 13 mai au 31 déc. 1912	190½	2,361	673	Aucun.	1,401	3,149 04
1913	281½	3,160	1,070	2	2,672	5,588 60
1914	276½	2,569	835	Aucun.	3,354	6,750 00
1915	275½	2,140	832	Aucun.	2,944	7,000 00
1916	241	Ret. .. 1,191	244	Aucun.	856	6,125 00
		Aller .. 1,201	765¾	Aucun.	1,629	
	Total	2,392	1,009¾	Aucun.	2,485	

De 1907 au 4 mai 1912, le service a été fait par MM. Hugh Cann & Son, de Yarmouth, N.-E.

RIVIÈRE PETITCODIAC, MONCTON, PORTS INTERMÉDIAIRES, ET UN OU PLUSIEURS PORTS DU COMTÉ DE CUMBERLAND, N.-E.

"SHEPODY NAVIGATION COMPANY, LIMITED."

Contrat n° 47.
Min. du Commerce. Dossier n° 16136.

Crédit 186.—Service de vapeurs sur la rivière Petitcodiac, entre Moncton et les ports intermédiaires et un ou plusieurs ports sur la côte ouest du comté de Cumberland, N.-E.

1916-17	$2,500
1917-18	2,500

Entrepreneurs.—" The Shepody Navigation Company, Ltd.", de Moncton, N.-B.

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—Trois voyages par semaine entre Moncton et Hillsboro', Edgett's-Landing et Hopewell-Cape; et un voyage par semaine entre Moncton et Hopewell-Hill, Riverside et Harvey, N.-B., ces voyages hebdomadaires devant s'étendre, tous les quinze jours, jusqu'à Joggins et Shule, N.-E.

Quais du gouvernement.—Le bateau devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$2,500 payables moitié le 1er juillet, et le solde à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Moncton à Hillsboro'	15
" Edgett's-Landing	18
" Hopewell-Cape	22
" Hopewell-Hill	31
" Harvey	32
" Riverside	34
" Shulee	37
" Joggins	39
" R. Hébert	51

DESCRIPTION DU BATEAU.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds	pieds	pieds									
Wilfrid C.....	80	18	8	48	99	680 barils	125	16	12	Yarmouth, N.E.	1897	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
1907.....	98†	1,445	2,786	Non indiqué.	Non indiqué.	*2,500
1908.....	98†	1,060	2,415	2	Aucun.	2,000
1909.....	99	872	1,880	Aucun.	Aucun.	2,000
1910.....	98	1,705	1,905	Aucun.	Aucun.	2,000
1911.....	99	1,004	826	Aucun.	Aucun.	2,000
1912.....	98	711	1,486	Aucun.	Aucun.	2,000
1913.....	97	784	1,474	Aucun.	Aucun.	2,000
1914.....	97	1,016	1,612	Aucun.	Aucun.	2,500
1915.....	105	846	1,435	Aucun.	Aucun.	2,500
1916.....	91	Retour. 330 Aller. 282	375 1,132	Aucun.	Aucun.	2,500
	Total.....	612	1,507			

* Y compris partie de la subvention de l'année précédente. † Approximativement.

PICTOU ET MONTAGUE.

"THREE RIVERS STEAMSHIP COMPANY."

Contrat n° 19.

Min. du Commerce. Dossier n° 16341.

Crédit 187.—Service de vapeurs entre Pictou et Montague, avec escale à Murray-Harbour et Georgetown.

1916-17	$6,000
1917-18	6,000

Entrepreneurs.—"The Three Rivers Steamship Company", de Charlottetown, I.P.-E.

Date du contrat.—19 mai 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Service et ports d'escale.—Trois voyages aller et retour par semaine, départ de Montague, avec escale à Georgetown et Murray-Harbour, Ile du Prince-Edouard, et Pictou, N.-E., avec retour à Murray-Harbour, Georgetown et Montague, et escale, une fois par semaine, à Cardigan.

Subvention.—$6,000 par an, payables en trois versements égaux, en juillet, septembre et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

Quais du gouvernement.—Le bateau devra s'y arrêter, autant que possible.

DISTANCES.	Milles.
De Montague à Georgetown	6
" Georgetown à Murray-Harbour	30
" Murray-Harbour à Pictou	35
	71

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.			Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.								
Enterprise	120	25	8·5	98	210	100	100	42	Shelburne, N.-E.	1907	Bois.

Vitesse, 11 nœuds.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté. (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
1907	76	1,320	2,464	Non indiqué.	Non indiqué.	2,400 00
1908	98	1,366	3,376	137	313	6,000 00
1909	101	1,533	3,410	826	290	6,000 00
1910	106	1,525	3,416	634	817	6,000 00
1911	96	1,709	3,755	362	263	6,000 00
1912	98	1,739	5,634	409	303	6,000 00
1913	111	2,132	4,785	242	457	6,000 00
1914	97	1,885	5,126	423	417	6,000 00
1915	96	1,926	4,892	230	393	6,000 00
1916	85	Retour. 713	3,000	10	68	5,684 21
		Aller... 742	2,468	78	56	
	Total	1,455	5,468	88	124	

PICTOU, NEW-GLASGOW ET LES PORTS D'ANTIGONISH.

A. J. MCDONALD.

Contrat n° 75.
Min. du Commerce. Dossier n° 16249.

Crédit 188.—Service de goélette entre Pictou et New-Glasgow, les ports du comté d'Antigonish et Mulgrave.

1916-17	$1,000
1917-18	1,000

Entrepreneur.—Alexander John McDonald, d'Arisaig, N.-E.

Date du contrat.—2 mai 1916.

Durée du contrat.—De la première semaine d'avril à la clôture de la navigation, (1er novembre) en 1916.

Service et ports d'escale.—Un voyage aller et retour chaque semaine, de Pictou, avec escale à New-Glasgow, Lismore, McAra's-Brook, Arisaig, Malignant-Cove, Georgeville, Livingstone-Cove, Ballantyne-Cove, Morristown-Wharf, Bayfield, Tracadie et Havre au Boucher. L'escale à Tracadie ne se fera qu'en cas de profondeur d'eau suffisante, au quai de cet endroit.

Quais du gouvernement.—Le navire devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$1,000 dont $500 payables au 1er août, et le solde à la fin du service.

DISTANCES.

	Milles.
De New-Glasgow à Pictou	9
" Pictou à Lismore	17
" Lismore à McAra's-Brook	3
" McAra's-Brook à Arisaig	3
" Arisaig à Malignant-Cove	4
" Malignant-Cove à Georgeville	4
" Georgeville à Livingston-Cove	4
" Livingston-Cove à Ballantyne-Cove	6
" Ballantyne-Cove à Morristown	7
	57

DESCRIPTION DU NAVIRE.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.		Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.								
Alvin S.	53·2	14·6	7·6	27	29	1	7		Tancook, N.-E.	1912	Bois.

Ce navire est une goélette possédant un moteur auxiliaire à gazoline.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1913	42	23	472	Aucun.	Aucun.	$ 500
1914	24	Aucun.	540	Aucun.	Aucun.	1,000
1915	26	Aucun.	660	Aucun.	Aucun.	1,000
1916	26	Aucun.	Retour 78 Aller..175 253	Aucun.	Aucun.	1,000

PICTOU, MULGRAVE ET CHÉTICAMP.

RODERICK MCDOUGALL.

Contrat n° 16.
Min. du Commerce. Dossier n° 16108.

Crédit 189.—Service de vapeurs, de l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1917, entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp.

1916-17 . . . . . $7,500
1917-18 7,500

Entrepreneur.—Roderick McDougall, de Port-Hood, N.-E.

Date du contrat.—27 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—(*a*) Un voyage complet chaque quinzaine, entre Pictou et Mulgrave, avec escale à l'aller et retour, à Arisaig, Georgeville, Cap-George, Morristown, Malignant-Cove, Livingstone-Cove, Ballantyne-Cove et Cribbin's-Point, soit 12 voyages, aller et retour, pendant la saison; et

(*b*) Deux voyages complets chaque semaine, entre Mulgrave et Chéticamp, avec escale dans les deux directions, à Port-Hastings, Port-Hawkesbury, Port-Hood, Port-Hood-Island, Margaree-Harbour, Grand-Etang, et Eastern-Harbour, soit 55 voyages, aller et retour, pendant la saison; et avec escale, une fois par semaine, à Pleasant-Bay et, toutes les fois qu'il y aura des passagers ou du fret, ou que le ministre l'exigera, à Henry-Island, Mabou-Mouth, Inverness, Red-Cape et Port-Bain, de même que dans tel port ou ports et endroits du parcours que le ministre pourra désigner.

Des correspondances régulières bihebdomadaires seront maintenues avec le chemin de fer Intercolonial, à Mulgrave et les vapeurs de la Plant Line, à Hawkesbury.

Subvention.—$7,000 payables en versements égaux, les premier de juillet et d'octobre, et à la fin du service.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

Quais du gouvernement.—Le bateau devra s'y arrêter, autant que possible.

DISTANCES.

	Milles.
De Pictou à Arisaig	24
" Arisaig à Malignant-Cove	5
" Malignant-Cove à Georgeville	5
" Georgeville à Livingstone	4
" Livingstone à Ballantyne	16
" Ballantyne à Morristown	10
" Morristown à Mulgrave	27
" Mulgrave à Hawkesbury	2
" Hawkesbury à Hastings	3
" Hastings à Port-Hood	27
" Port-Hood à Mabou-Mouth	8
" Mabou-Mouth à Port-Bain	15
" Port-Bain à Inverness	5
" Inverness à Red-Cape	5
" Red-Cape à Margaree	11
" Margaree à Grand-Etang	10
" Grand-Etang à Chéticamp	10
" Chéticamp à Pleasant-Bay	19
	206

DESCRIPTION DU BATEAU.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse—nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profond.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Kinburn	114	23·5	10·5	79	168	.....	40	28	10	Mahone Bay, N.-E.	1910	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)		Bestiaux transportés.	Sacs postaux.	Subventions payées.
			Poids.	Mesure.			
			Tonnes.	Tonnes.			$
1907	24	181	670	Aucune.	Pas d'indicat.	Pas d'indicat.	1,368 00
1908	31	282	1,857	776	248	Aucun.	2,000 00
1909	32	198	1,289	Aucune.	678	Aucun.	2,000 00
1910	36	247	1,361	Aucune.	927	Aucun.	2,000 00
1911	26½	326	1,387	382	Aucun.	Aucun.	2,096 50
1912	86	715	3,609	Aucune.	998	Aucun.	6,718 75
1913	84	904	2,687	Aucune.	257	Aucun.	7,000 00
1914	64	550	535	Aucune.	Aucun.	Aucun.	5,942 70
1915	67	315	1,145	Aucune.	Aucun.	Aucun.	5,566 26
1916	55½	Retour 271	351	Aucune.	Aucun.	Aucun.	5,773 05
		Aller 316	445	Aucune.	Aucun.	Aucun.	
		Total 587	796	Aucune.	Aucun.	Aucun.	

Les rapports du trafic donnés ci-dessus, de 1907 à 1911 inclusivement, sont ceux du service de Pictou-Chéticamp seulement (123 milles), de Pictou à Port-Hood, Mabou, Port-Bain, Inverness, Red-Cape, Margaree, Big-Pond et Chéticamp.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

PORT MULGRAVE, ST. PETER'S, IRISH-COVE ET MARBLE MOUNTAIN.

"RICHMOND STEAMSHIP COMPANY."

Contrat n° 26.
Min. du Commerce. Dossier n° 16018.

Crédit 190.—Service de vapeurs, de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1917, entre Port-Mulgrave, St. Peter's, Irish-Cove et Marble-Mountain et autres ports sur les lacs du Bras-d'Or.

1916-17	$6,500
1917-18	6,500

Entrepreneurs.—"The Richmond Steamship Company," de Sydney, N.-E.

Date du contrat.—15 février 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation en 1916.

Service et ports d'escale.—Deux voyages complets, aller et retour, chaque semaine, entre Port Mulgrave, Poulamond, Grandique, Rivière Bourgeois, St. Peter's, Johnston's-Harbour, Irish-Cove et Grand-Narrows; et quatre voyages complets, aller et retour, chaque semaine, entre Grand-Narrows et Marble-Mountain dont deux devront, chaque semaine, s'étendre jusqu'à West-Bay.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$6,500 par an, payables en juillet, octobre, décembre et à la fin du service.

DISTANCES.

	Milles.
Grand-Narrows à Marble-Mountain	18
" West-Bay	31
" Irish-Cove	11
" Johnston's-Harbour	19
" St. Peter's	31
" Grandique	44
" Mulgrave	65

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds	pds	pds									
Richmond.....	112·5	18	8·25	105	162	75	100	21	9	Sydney	1905	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	.....	1,320	650	Pas d'indication.	Pas d'indication.	$6,000 00
1908	145	2,100	772	Aucun.	Aucun.	6,000 00
1909	153	2,290	554	Aucun.	Aucun.	6,000 00
1910	155	2,200	425	Aucun.	Aucun.	6,000 00
1911	204	1,970	515	6	Aucun.	6,000 00
1912	214	2,274	735	28	Aucun.	6,000 00
1913	224	2,180	674	35	Aucun.	5,920 50
1914	197	1,250	475	10	Aucun.	6,500 00
1915	208½	1,360	467	15	Aucun.	6,500 00
1916	233	Retour 695 Aller 695	290 193	19 4	Aucun. Aucun.	6,500 00
	Total.....	1,390	483	23	Aucun,	6,500 00

ILE DU PRINCE-EDOUARD, CAP-BRETON ET TERRE-NEUVE.

"J. A. FARQUHAR AND COMPANY."

Contrat n° 36.
Min. du Commerce. Dossier n° 16191.

Crédit 191.—Service de vapeurs entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve.

1916-17..... $16,500
1917-18..... 20,000

Entrepreneurs.—"J. A. Farquhar and Company," Halifax, N.-E.

Date du contrat.—19 avril 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture de la navigation au 31 décembre 1916.

Service et ports d'escale.—Départs réguliers tous les 15 jours, entre Summerside, I.P.-E. et St-Jean, Terre-Neuve, en arrêtant à l'aller et au retour à Charlottetown, I.P.-E. et Sydney, N.-E., et si le ministre l'exige, mais à l'aller seulement, à Souris, I.P.-E., et à Nord-Sydney, N.-E.

Quais du gouvernement.—Le vapeur s'y arrêtera, autant que possible.

Subvention.—$20,000 par an, payables ainsi qu'il suit: $6,500 le premier juillet, $6,500 le premier septembre et $7,000 à l'achèvement du service.

Il est stipulé que si, en raison de l'inclémence de la température ou pour toute autre cause indépendante de la volonté de l'entrepreneur le nombre de voyages convenu n'était pas entièrement accompli, il sera loisible à celui-ci de les compléter en janvier, en tout ou en partie; il recevra une subvention proportionnée au nombre de ces voyages.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

	Milles.
De Summerside à Charlottetown	49
" Charlottetown à Sydney	207
" Sydney à Saint-Jean, Terre-Neuve	396
Total	652

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnnage.			Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Places pour passagers.		Compartiment frigorifique.	Construction.		
	Longueur.	Largeur	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.			1re classe.	2e classe.		Lieu.	Année.	Matière.
	Pds.	Pds.	Pds.											
Sable I....	183·	28·6	13·3	341	734	550	85	10	30	10	Aucun	Paisley.....	1904	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées
				Pas		$ c.
1907.....	10	830	7,745	d'indication.	Aucun	8,000 00
1908.....	9	482	6,864	1,219	Aucun	8,000 00
1909.....	12	535	11,321	1,415	Aucun	8,000 00
1910.....	12	417	10,251	2,052	Aucun	8,000 00
1911.....	32	2,157	37,283	2,814	Aucun	12,000 00
1912.....	27½	1,193	27,038	1,998	Aucun	12,000 00
1913.....	33	1,459	27,722	2,414	Aucun	16,500 00
1914.....	22½	633	23,017	1,983	Aucun	14,278 84
1915.....	11	59	2,312	904	449	10,416 67
1916.....	17	Retour 132	340	Aucun.	Aucun	20,000 00
		Aller 141	4,338	757	Aucun	
		Total 273	4,678	757	Aucun	

De 1907 à 1914 inclusivement, ce service fut accompli par la " Dominion Coal Co., Ltd.", de Glace Bay, C.-B.

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES.

Année civile.	De.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
		Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.	Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.	Valeur.
				$			$			$
1912...	Sydney.....	252	4	10,970	Aucun.	Aucun.	Aucun.	252	4	10,970
	Charlottetown	7,161	138¾	228,844	Aucun.	Aucun.	Aucun.	7,161	138¾	228,844
	Summerside..	575	.....	26,555	Aucun.	Aucun.	Aucun.	575	.....	26,555
	Montréal.....	16,459½	40	1,034,416	1,192¼	6	191,025	17,651¾	46	1,225,441
	Total.....	24,447½	182¾	1,300,785	1,192¼	6	191,025	25,639¾	188¾	1,491,810
1913...	Sydney.....	320	14	10,787	Aucun.	Aucun.	Aucun.	320	14	10,787
	Charlottetown	5,224	84	212,262	Aucun.	Aucun.	Aucun.	5,224	84	212,262
	Summerside..	783	Aucun.	23,049	2	Aucun.	328	785	.....	23,377
	Montréal.....	17,422	Aucun.	1,143,369	1,375	2	289,904	18,797	2	1,433,273
	Total.....	23,749	98	1,389,467	1,377	2	290,232	25,126	100	1,679,699
1914...	Sydney.....	172	7	8,820	Aucun.	Aucun.	Aucun.	172	7	8,820
	Charlottetown	4,333	57	196,369	Aucun.	Aucun.	Aucun.	4,333	57	196,369
	Summerside..	1,289	Aucun.	36,423	Aucun.	Aucun.	Aucun.	1,289	Aucun.	36,423
	Montréal.....	13,329	8	866,215	1,180	Aucun.	248,158	14,509	8	1,114,373
	Total.....	19,123	72	1,107,827	1,180	Aucun.	248,158	20,303	72	1,355,985
1915.	Nous n'avons pas encore obtenu ces renseignements.									
1916	Ports I.P.-E..	4,328	10	267,488	Aucun.	Aucun.	Aucun.	4,328	10	267,488

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

Tous d'origine canadienne.—Bestiaux, moutons, pommes de terre, foin, avoine, paille, fromage, beurre et légumes.

QUÉBEC ET HARRINGTON.

"CANADA STEAMSHIP LINES, LTD."

Contrat n° 35.
Min. du Commerce. Dossier n° 16908.

Crédit 192.—Service de vapeurs pendant l'année 1917, entre Québec et Harrington, avec arrêt aux ports et endroits le long de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre ces deux points extrêmes.

1916-17..... $28,000
1917-18..... 28,000

Entrepreneurs.—"The Canada Steamship Lines, Ltd.," de Montréal, P.Q.

Date du contrat.—7 novembre 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Durée du contrat.—De l'ouverture de la navigation en 1917 à la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent, en 1919.

Service.—Quatre voyages aller et retour chaque mois, de Québec à Natashquan, un voyage chaque mois devant s'étendre jusqu'à Harrington-Harbour, et un voyage durant la saison jusqu'à Blanc-Sablon.

Ports d'escale.—Départs de Québec pour Natashquan, et retour, avec escale, dans les deux directions et dans chaque voyage, à Les Escoumains, Godbout, Pointe-des-Monts, Baie-Trinité, Penticost River, Rivière-aux-Graines, Clark City, Sept-Iles, Moisie, Sheldrake, Thunder-River, Magpie, Rivière Saint-Jean, Longue-Pointe, Mingan et Pointe-aux-Esquimaux.

Réfrigération.—Pendant la saison de l'expédition du poisson frais, les vapeurs faisant le service, devront être pourvus des compartiments frigorifiques nécessaires.

Connaissements pour trajets complets.—Les entrepreneurs devront au besoin, donner des connaissements pour trajets complets depuis Montréal, ou jusqu'à Montréal, à tous les ports d'escale.

Subvention.—$28,000 par an, payables $9,000 le 1er juillet, $9,000 le 1er octobre, et $10,000 à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Devra être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Québec à Godbout	224
" Godbout à Pointe-des-Monts	8½
" Pointe-des-Monts à Trinity-Bay	6
" Trinity-Bay à Egg-Island	12½
" Egg-Island à Pentecost	12
" Pentecost à Seven-Islands	42
" Seven-Islands à Clark-City	3½
" Clark-City à Moisie	18
" Moisie à Rivière-aux-Graines	35
" Rivière-aux-Graines à Sheldrake	12
" Sheldrake à Thunder-Bay	5
" Thunder-Bay à Magpie	13½
" Magpie à St.-John's-River	6
" St.-John's-River à Long-Point	8½
" Long-Point à Mingan	5
" Mingan à Pointe-aux-Esquimaux	17
" Pointe-aux-Esquimaux à Natasquan	77½
" Natashquan à Harrington	122½
Total	628½

DESCRIPTION DES VAPEURS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur	Vitesse, noeuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Cascapedia	245.2	35·2	15	1185	1849	1000	180	189	10	Dundee	1895	Acier.
Laurentian	149	24	11·1	155	355	168	62	84	10	Beverley, Ang.	1902	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
							$ c.
1907	32	2,508	24,000	Non indiqué.	Non indiqué.		20,000 00
					Scellés.	Attachés.	
*1908	35	2,695	10,180	22	1,692	1,448	20,000 00
*1909	35	2,359	4,970	110	1,589	913	20,000 00
*1910	30	2,996	8,600	179	1,389	1,138	20,000 00
*1911	19	1,803	3,660	98	670	856	13,666 65
*1912	23	2,330	6,312	130	1,104	1,144	12,214 28
*1913	13	2,033	4,159	172	612	468	13,812 50
1914	†28½	2,285	9,339	Aucun.	1,946	Aucun.	25,983 35
1915	32	3, 81	4,669	Aucun.	2,737	Aucun.	28,000 00
1916	32	Ret. 2,074	1,265	Aucun.	849	Aucun.	28,000 00
		Aller 1,939	2,118	Aucun.	1,398	Aucun.	
	Total	4,013	3,383	Aucun.	2,247	Aucun.	

* Service fait par Holliday Bros., de Québec.
† Et 2 voyages à Clark-City.

QUÉBEC ET BASSIN DE GASPÉ.

"THE GASPÉ AND BAIE DES CHALEURS S.S. CO., LTD."

Contrat n° 21.
Min. du Commerce. Dossier n° 16024.

Crédit 193.—Service de vapeurs entre Québec et le Bassin de Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires.

1916-17 . . . . . $8,500
1917-18 8,500

Entrepreneurs.—" The Gaspé and Baie des Chaleurs S.S. Co. Ltd.", de Québec, P.Q.

Date du contrat.—26 février 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—Un service hebdomadaire régulier entre Québec et le Bassin de Gaspé, durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent, avec escale à l'aller et au retour, pourvu que le temps et la mer le permettent, à Matane, Cap-Chat, Sainte-Anne-des-Monts, Mont-Louis, Grande-Vallée, Chlorydômes, Rivière-au-Renard, Anse-au-Griffon, Anse-à-Louise, Grande-Grève, Douglastown, Bassin de Gaspé, les entrepreneurs ayant le loisir d'étendre leur voyage jusqu'à Paspébiac, en s'arrêtant à l'aller et au retour, à Malbaie, Percé, Cap-Cove, Grand-River, Newport et Port-Daniel et aux endroits suivants, une fois à chaque voyage, soit à l'aller, soit au retour, savoir: Sainte-Félicité, Méchins, Rivière-Martin, Rivière-à-Claude, Saint-Antoine, Madeleine, Petite-Vallée, Pointe-Frégate, Pointe-Sèche, Grand-Etang, Anse-à-Valeau, Pointe-Jaune, Petite-Rivière-au-Renard, Cap-Rosier, de même qu'à tous autres ports, lieux ou endroits, situés sur le parcours, que le ministre pourra désigner, à son gré. Chacun des deux vapeurs affectés à ce service devra faire 15 voyages complets pendant la saison de navigation.

Quais du gouvernement.—Les vapeurs doivent s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$8,500 par an, payables mensuellement, à raison de $283.33⅓ par voyage.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

	Milles.
De Québec à Matane	199
" Matane à Sainte-Félicité	9
" Sainte-Félicité aux Méchins	14
" Méchins au Cap-Chat	13
" Cap-Chat à Sainte-Anne	9
" Sainte-Anne à Rivière-Martin	15
" Rivière-Martin à Rivière-Claude	11
" Rivière Claude à Mont-Louis	6½
" Mont-Louis à Saint-Antoine	7½
" Saint-Antoine à Petite-Madeleine	5
" Petite-Madeleine au Cap de la Madeleine	4
" Cap de la Madeleine à Grand-Valley	6½
" Grand-Valley à Pte-Valley	3½
" Pte-Valley à Pte-Frégate	4
" Pte-Frégate à Chlorydomes	5½
" Chlorydomes à Pte-Sèche	2½
" Pte-Sèche à Grand-Etang	3
" Grand-Etang à l'Anse-à-Valeau	6½
" l'Anse-à-Valeau à Pte-Jaune	3
" Pte-Jaune à Petite-Rivière-au-Renard	3
" Petite-Rivière-au-Renard à Rivière-au-Renard	3
" Rivière-au-Renard à l'Anse-à-Griffon	5½
" l'Anse-à-Griffon à l'Anse-à-Louise	4
" l'Anse-à-Louise à Cap-Rosier	2
" Cap-Rosier à Grande-Grève	11
" Grande-Grève à Douglastown	5
" Douglastown à Bassin de Gaspé	8½
" Bassin de Gaspé à la Malbaie	22
" Malbaie à Percé	5
" Percé au Cap-Cove	9
" Cap-Cove à Grande-Rivière	8
" Grande-Rivière à Newport	12
" Newport à Port-Daniel	12½
" Port-Daniel à Paspébiac	16
Total	454

DESCRIPTION DES VAPEURS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Percesien	185·5	27·2	19·5	440	800	500	240	131	13	Kinghorn, Fife	1892	Fer.
Gaspesien	160·8	27	11	270	490			70	10½	Wallsend	1874	Fer.

RAPPORTS DU TRAFIC.

	Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907		15	2,275	2,200	Aucun.	Aucun.	$8,500 00
1908		15	2,225	2,295	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1909		15	1,806	2,359	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1910		15	1,631	2,525	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1911		15	1,801	2,070	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1912		15	2,605	2,060	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1913	(a) Service de Bouchard Frères.	13	1,510	1,378	Aucun.	Aucun.	7,366 67
1913	(b) (Ces voyages ont été faits par le *Gaspesien*, de la ligne de Gaspé et Baie des Chaleurs.	2	228	2,975	Aucun.	Aucun.	1,133 33
1914		15	1,523	3,275	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1915		15	1,233	3,562	Aucun.	Aucun.	8,500 00
1916	*	31	Retour 664 Aller 560	514 3,407	Aucun. Aucun.	Aucun, Aucun,	8,500 00
		Total.....	1,224	3,921	Aucun.	Aucun,	

De 1907 à 1913, le service fut accompli par Bouchard Frères, de Québec, sur la partie du parcours couverte par le présent contrat, entre les ports de Québec et du Bassin de Gaspé.

Le *Lady of Gaspé* sombra le 13 octobre 1915, après avoir fait 12 voyages. Les trois derniers voyages furent accomplis par le *Percesien* de la *" Gaspé and Baie des Chaleurs Steamship Company,"* qui reçut $1,700 pour ce service.

QUÉBEC ET LA RIVE NORD DE L'ÎLE D'ORLÉANS.

" QUEBEC AND LEVIS FERRY CO., LTD."

Contrat n° 69.

Min. du Commerce. Dossier n° 16059.

Crédit 194.—Service de bateaux à vapeur entre Québec et les ports situés sur la rive nord de l'Ile d'Orléans.

1916-17..... $4,500
1917-18..... 4,500

Entrepreneurs.—" The Quebec and Levis Ferry Co., Ltd.", de Québec.

Date du contrat.—1er mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation (15 novembre), en 1916.

Service et ports d'escale.—Deux voyages aller et retour, chaque semaine, entre la ville de Québec, Saint-François et Sainte-Famille, sur la rive nord de l'Ile d'Orléans, et un troisième voyage aller et retour sera effectué, si les entrepreneurs estiment que le trafic le justifie, dans les mois de septembre et d'octobre.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$4,500 par an, payables comme suit: $1,500 le 1er août, $1,500 le 1er octobre, et $1,500 à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Québec à Sainte-Famille.....	18
" Sainte-Famille à Saint-François.....	7
	25

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DU NAVIRE.

Nom.	Dimension.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	Pds.	Pds.	Pds.									
North.....	132·4	25·2	9·3	182	289	80	450	30	10	Lévis.....	1886 Reconstruit. 1902.	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile,	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté. (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1911.....	40	1,610	475	Aucun.	Aucun.	$2,500
1912.....	43	1,661	349	Aucun.	Aucun.	2,500
1913.....	63	2,404	569	Aucun.	Aucun.	4,500
1914.....	64	3,224	938	Aucun.	Aucun	4,500
1915.....	58	2,535	694	Aucun.	Aucun.	4,500
1916.....	59	Ret. 1,363 Aller 1,368	586 110	Aucun.	Aucun.	4,500
	Total.....	2,736	696	Aucun.	Aucun.	

RIVIÈRE-DU-LOUP, TADOUSAC ET AUTRES PORTS DE LA RIVE NORD.

"THE QUEBEC AND LEVIS FERRY COMPANY, LTD."

Contrat n° 62.
Min. du Commerce. Dossier n° 15931.

Crédit 195.—Service de bateaux à vapeur entre la Rivière-du-Loup, Tadousac et autres ports de la rive nord.

1916-17..... $6,000
1917-18..... 6,000

Entrepreneurs.—"The Quebec and Levis Ferry Company, Ltd.," Québec, Qué.

Date du contrat.—20 décembre 1915.

Durée du contrat.—Du 1er mai 1915 au 31 octobre 1916.

Service et ports d'escale.—Voyages, aller et retour, de Rivière-du-Loup, les jours de semaine, comme suit:

(*a*) En juillet et août:—Deux fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Les Escoumains. Trois fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Grosse-Roche, dans le Saguenay. Une fois la semaine avec escale à Saint-Siméon, Baie Sainte-Catherine et Tadousac.

(*b*) En juin et septembre:—Deux fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Les Escoumains. Deux fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Grosse-Roche. Une fois la semaine, avec escale à Saint-Siméon, Baie Sainte-Catherine et Tadousac.

(*c*) En mai et octobre:—Deux fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Les Escoumains. Deux fois la semaine, avec escale à Baie Sainte-Catherine, Tadousac et Grosse-Roche. Une fois la semaine, avec escale à Saint-Siméon.

Quais du gouvernement.—On devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$6,000 par an, payables en trois versements égaux, les premiers juillet, septembre et novembre de chaque année.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De la Rivière-du-Loup à Saint-Siméon	35
" Saint-Siméon à la Baie Sainte-Catherine	30
" la Baie Sainte-Catherine à Tadousac	5
" Tadousac aux Escoumains	28
	98
De la Rivière-du-Loup à Tadousac	24

DESCRIPTION DES VAPEURS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.		Places pour passagers.	Pouvoir en chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Constructions.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.				Lieu.	An. née.	Matière.
	pds.	pds.	pds.							Reconstruit.	
Pilot	109	32·5	13·7	269	427	390	75	12	Lévis	1904	Bois.
Queen	117	31·6	14·8	249	367	.....	75	.....	Lévis	1886	Bois.

Le *Pilot* fit naufrage en janvier 1916 et fut remplacé par le *Queen*.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
			Tonnes, poids.	Tonnes, mesure.		Scellés.	Attachés.	
1909	.....	1,352	936	Aucun	13	430	653	$3,627 65
1910	115	2,026	309	Aucun.	23	617	290	6,000 00
1911	142	2,793	353	9	18	1,231	300	6,000 00
				Pieds. Bois de sciage.				
1912	141	2,508	341	53,705	26	1,137	248	6,000 00
1913	140	3,529	402	53,492	14	805	244	6,000 00
1914	141	1,783	234	12,536	8	789	439	6,000 00
1915	139	2,438	379	47,180	121	683	548	5,954 54
1916	85	Ret...478	21	Aucun.	11	179	68	3,642 45
		Aller..610	121	Aucun.	23	258	287	
	Total...	1,088	142	Aucun.	34	437	355	

De 1909 à 1915 inclusivement le service fut fait par la Cie Trans Saint-Laurent.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

SERVICE D'HIVER ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP, TADOUSAC ET AUTRES PORTS DU SAINT-LAURENT.

"THE QUEBEC AND LEVIS FERRY CO., LTD."

Contrat n° 62A.
Min. du Commerce. Dossier n° 15929.

Crédit 196.—Service d'hiver de bateaux à vapeur entre Rivière-du-Loup, Tadousac et autres ports du Saint-Laurent.

1915-16	$8,000
1916-17	8,000

Entrepreneurs.—La "Quebec and Levis Ferry Co., Ltd.", Québec.

Date du contrat.—20 décembre 1915.

Durée du contrat.—Du 20 décembre 1915 au 30 avril 1916. (N'a pas encore été renouvelé.)

Service et ports d'escale.—(*a*) Pendant les mois de décembre 1915, janvier, février, mars et avril 1916, une moyenne de quatre voyages complets, aller et retour, chaque mois, entre Rivière-du-Loup et Tadousac.

(*b*) Pendant le mois de décembre 1915, et les mois de janvier, février et mars 1916, une moyenne de deux voyages chaque mois, aller et retour, entre Tadousac et Les Escoumains ou Saint-Siméon ou l'Anse de la Grosse-Roche, ou *vice versa*, avec escale aux trois derniers ports, ou au moins à l'un d'eux.

Subvention.—(*a*) $250 pour chaque voyage, aller et retour, entre Tadousac et Rivière-du-Loup, durant le mois de décembre 1915, et les mois de janvier, février et mars 1916.

(*b*) $50 pour chaque voyage, aller et retour, accompli suivant le paragraphe (*b*) de la clause "Service et ports d'escale", ci-dessus, entre Tadousac et Les Escoumains ou Saint-Siméon, ou l'Anse à la Grosse-Roche, durant le mois de décembre 1915, et les mois de janvier, février et mars 1916.

(*c*) Pour chaque voyage, aller et retour, entre Rivière-du-Loup et Clarke-City (Sept-Iles), *viâ* Tadousac, en sus des voyages dont il est question plus haut, et qui sont déjà subventionnés pour la partie comprise entre Tadousac et Rivière-du-Loup, la somme de $500; pourvu, cependant, qu'il n'y ait pas plus de deux voyages, aller et retour, jusqu'au 1er mai 1916.

Subvention additionnelle.—Si les entrepreneurs accomplissent un plus grand nombre de voyages qu'il n'en est stipulé dans la clause intitulée: "Service et ports d'escale", ils recevront en sus un montant proportionnel de la subvention stipulée; pourvu, cependant, que ce montant ne dépasse pas la subvention qu'on pourra obtenir pour le dit service à partir du 20 décembre dans les estimés de 1915-16.

Quais du gouvernement.—Le bateau devra s'y arrêter, autant que possible.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Tadousac à Rivière-du-Loup	24
" aux Escoumains	20
" à l'Anse de la Grosse-Roche	12
" à Saint-Siméon	21
	77

DESCRIPTION DES VAPEURS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.					pds. c.				1884 Reconstruit.	
Pilot	109	32·5	13·7	269	427	....	390	Aucun	75	12	Lévis	1904	Bois.
Queen	117	31·6	14·8	249	367	....	....	Aucun	75	.....	Lévis	1886	Bois.

Le *Pilot* fit naufrage en janvier 1916 et fut remplacé par le *Queen*.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté.		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
			Poids.	Bois de sciage.		Scellés.	Attachés.	
			Tonnes.	Pieds.				$
1910	81	328	145	Aucun.	3	229	109	5,600
1911	49	290	112	8,400	4	234	28	5,500
1912	44	318	104	25,910	.....	167	25	6,950
1913	41	366	171	25,000	10	155	57	6,500
1914	34	355	137	6,900	3	86	31	6,000
1915	33	193	113	Aucun.	7	86	50	5,750
1916	29	Retour 113	32	.....	1	35	4	3,650
		Aller.. 123	10	Aucun.	.....	62	32	
	Total.... ..	236	42	.....	1	97	36	

BAIE SAINTE-CATHERINE ET TADOUSAC.

"Joseph Tremblay, Alexis".

Contrat n° 24.
Min. du Commerce. Dossier n° 16982.

Crédit 207.—Service de vapeurs entre la Baie Sainte-Catherine et Tadousac, pendant la saison d'hiver.

1916-17. . . . . $3,500
1917-18. 3,500

Entrepreneur.—Joseph Tremblay, Alexis, Chicoutimi, P.Q.

Date du contrat.—16 novembre 1916.

Durée du contrat.—17 novembre 1916 au 13 mai 1917.

Service et ports d'escale.—Deux voyages, aller et retour, chaque jour, le dimanche excepté, entre lesdites localités, si la température et la glace le permettent, et un voyage les dimanches pour transporter le courrier postal, toutes les fois qu'il a subi un retard et n'a pas été transporté la veille, au cours des voyages réguliers présentement prévus.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Subvention.—$3,500 par an, payables en versements effectués le dernier jour de novembre, décembre, janvier, février, mars, avril et mai.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

Distance.—De la Baie Sainte-Catherine à Tadousac, 2 milles.

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.					Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.					pds c.					
Ha! Ha!....	51·2	15	6	22	38	.....	Auc.	Auc.	17	.....	Québec.....	1913	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile,	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Grands.	Petits.	
							$ c.
*Du 15 fév. au 15 mai 1909.....	150	359	6	9	260	Aucun.	2,250 00
†1910.....	272	479	8	38	462	167	4,019 52
†1911.....	284	452	29	56	667	116	3,357 91
†1912.....	277	637	31	111	705	141	3,364 09
†1913.....	286	629	40	96	919	152	3,459 32
†1914.....	259	545	43	58	852	257	2,623 65
1915.....	268	567	77	96	966	439	3,840 98
‡1916 jusqu'au 30 av.	124	Retour 114	18	16	291	189	1,458 33
		Aller. 138	24	18	124	35	
	Total.....	252	42	34	415	224	

* Service accompli par Price Bros., Québec.
† Service accompli par la Cie Trans-Saint-Laurent.
‡ Service accompli par The Quebec and Lévis Ferry Co.

SAINT-JEAN ET PORTS DU BASSIN CUMBERLAND.

"HARBINGER STEAMSHIP COMPANY, LIMITED."

Contrat n° 59.
Min. du Commerce. Dossier n° 16074.

Crédit 198.—Service de vapeurs entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland.

1916-17..... $3,000
1917-18..... 3,000

Entrepreneurs.—"The Harbinger S.S. Co., Ltd.", de Rivière-Hébert, N.-E.

Date du contrat.—14 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service.—Hebdomadaire.

Ports d'escale.—Saint-Jean, Albert, Riverside et Harvey, N.-B., Joggin's-Mines, Minudie et Rivière-Hébert, comté de Cumberland, N.-E., une escale n'est exigée à Amherst-Point-Wharf, que lorsqu'on y doit débarquer ou embarquer du fret.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$3,000 payables en versements égaux de $1,000, les premiers juillet et octobre, et à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Harvey	75
" Harvey à Riverside	4
" Riverside à Joggins	13
" Joggins à Amherst-Point	18
" Amherst-Point à Minudie	3
" Minudie à Rivière-Hébert	8
	121

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds à l'heure.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Harbinger	97	20	8·4	46	108	100	46	16	8	Shelburne, N.-E.	1901	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1909	39	Aucun.	1,243	Aucun.	Aucun.	$3,000 00
1910	38	40	3,055	"	"	3,000 00
1911	35	26	1,950	"	"	3,000 00
1912	35	24	2,175	"	"	2,837 84
1913	31	40	3,675	"	"	2,694 43
1914	37	35	3,037	"	"	3,000 00
1915	37	38	2,950	"	"	3,000 00
1916	32	Retour...10	710	.....	.....	2,750 00
		Aller.....15	1,730	Aucun.	Aucun.	
		Total.....28	2,440	.....	.....	

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

SAINT-JEAN ET ST. ANDREWS, N.-B.

"MARITIME STEAMSHIP COMPANY, LTD."

Contrat n° 41.
Min. du Commerce. Dossier n° 16137.

Crédit 209.—Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, N.-B. et St. Andrew's, N.-B., avec escale aux points intermédiaires.

1916-17	$4,000
1917-18	4,000

Entrepreneurs.—"The Maritime Steamship Company, Ltd.", Black's-Harbour, N.-B.

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Service régulier entre Saint-Jean et St. Andrew's, avec escale à Dipper-Harbour, Black's-Harbour, Back-Bay, L'Etête, Deer-Island et Saint-George.

Un voyage, aller et retour, par semaine, pendant toute l'année, savoir:—

(*a*) Départ de Saint-Jean pour St. Andrew's, le samedi matin, avec escale à Dipper-Harbour, Beaver-Harbour, Black's-Harbour, Back-Bay ou L'Etête, Deer-Island et Red-Store ou Saint-George.

(*b*) Au retour, départ de St-Andrew's pour Saint-George le mardi matin, avec escale à l'Etête ou Back-Bay, Black's-Horbour, Beaver-Harbour et Dipper-Harbour.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$4,000 par an, payable comme suit: $2,000 le 1er octobre et $2,000 à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Dipper-Harbour	19
" Beaver-Harbour	36
" Black's-Harbour	42
" Lord's-Cove	50
" Back-Bay	55
" L'Etête	58
" Saint-George	68
" St. Andrew's	80

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Connors Bros.	97	21·6	9	49	133	150	197	30	8	Shelburne, N.-E	1904	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
					Scellés.	Attachés.	
							$ c.
1er mai au 31 déc. 1909. .	26	873	2,762	Aucun.	Aucun.	Aucun.	500 00
1910	48	1,040	4,733	"	"	"	2,500 00
1911	49	1,058	5,005	"	196	"	3,384 62
1912	48	1,095	4,825	"	192	"	3,769 23
1913	47	1,091	4,656	"	188	"	4,000 00
1914	48	1,121	5,436	"	200	"	4,000 00
1915	50	1,276	5,884	"	200	6	4,000 00
1916	52	Ret. . . 610	3,423	.....	104	6	4,000 00
		Aller. . 665	3,423	Aucun.	104	6	
		Total. . 1,275	6,846	.....	208	12	

SAINT-JEAN ET BRIDGETOWN.

"BRIDGETOWN STEAMSHIP COMPANY."

Contrat n° 72.
Min. du Commerce. Dossier n° 16020.

Crédit 200.—Service de vapeurs entre Saint-Jean et Bridgetown.

1916-17. . . . . $2,500
1917-18. 2,500

Entrepreneurs.—"The Bridgetown Steamship Company, Ltd.," de Bridgetown, N.-E.

Date du contrat.—19 février 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—Hebdomadaire. 32 voyages, aller et retour, pendant la saison de navigation entre Bridgetown et Saint-Jean, avec escale à l'aller et au retour à Ray's-Creek, Tupperville et Round-Hill, et autre escale tous les quinze jours à Clementsport et à Deep-Brook.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$78.12 pour chaque voyage, aller et retour; cette subvention ne devra pas excéder un total de $2,500 pour la saison.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Bridgetown à Upper-Granville.	5½
" Granville à Tupperville.	½
" Tupperville à Round-Hill.	7
" Round-Hill à Saint-Jean.	57
	70

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Valinda.....	95	21·5	9·3	56	117	60	25	19	9½	Liverpool, N.-E.....	1911	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
1912.....	56	7	5,148	Aucun.	Aucun.	2,000
1913.....	36	55	3,021	"	"	2,000
1914.....	35	30	3,845	"	"	2,500
1915.....	36	17	2,313	"	"	2,500
1916.....	35	Ret. 11 / Aller 18	1,575 / 979½	..... / Aucun.	..... / Aucun.	2,500
		Total.29	2,554½	....	.....	

SAINT-JEAN ET DIGBY.

"DOMINION ATLANTIC RAILWAY COMPANY."

Contrat n° 8.
Min. du Commerce. Dossier n° 16111.

Crédit 201.—Service de vapeurs entre Saint-Jean et Digby.

1916-17..... $20,000
1917-18..... 20,000

Entrepreneurs.—"The Dominion Atlantic Railway Company," de Kentville, N.-E.

Date du contrat.—27 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Voyages complets quotidiens (dimanche excepté), de Saint-Jean à Digby, et retour à Saint-Jean.

Correspondance à Saint-Jean.—Dans tous les voyages de Digby à Saint-Jean, le vapeur devra arriver à Saint-Jean en temps utile pour permettre aux passagers, au courrier postal et aux colis périssables de messageries allant vers l'ouest, de correspondre avec le train du Pacifique-Canadien partant l'après-midi pour Montréal.

Subvention.—$20,000 payable trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement. Si, pendant la durée de ce contrat, il est fait d'autres voyages que ceux ci-dessus spécifiés, le courrier postal deva être transféré sans rémunération supplémentaire.

Distance.—De Saint-Jean à Digby, 47 milles.

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Compartiments frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds	pds							p. c					
Yarmouth.....	220·3	35·2	21	725	1,452	....	450	....	....	Auc	260	14	Dumbarton.....	1887	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
							$ c.
1907.....	263	27,068	21,285	Pas d'indication.	Pas d'indication.		16,245 29
1908.....	314	28,782	21,161	349	2,093 scellés. 8,413 attachés.		19,935 90
					Grands.	Petits.	
1909.....	313	29,889	22,061	471	4,414	16,004	19,792 50
1910.....	313	32,328	23,163	499	4,782	17,511	19,872 20
1911.....	311	30,834	27,040	406	5,075	21,340	19,870 96
1912.....	312	31,152	26,520	580	6,434	18,238	19,936 71
1913.....	320	39,781	29,507	455	6,049	15,213	19,613 73
1914.....	377	30,957	23,810	1,155	3,443	25,427	19,805 19
1915.....	312	25,795	22,367	617	3,438	25,186	20,000 00
1916.....	315	Ret. 16,157	7,052	397	2,488	12,882	20,000 00
		Aller. 14,952	25,841	172	933	13,331	
		Total 31,109	32,893	569	3,421	26,213	

SAINT-JEAN, DIGBY, ANNAPOLIS ET GRANVILLE.

"VALLEY STEAMSHIP COMPANY LTD."

Contrat n° 37.
Min. du Commerce. Dossier n° 16134.

Crédit 202.—Service de vapeurs entre Saint-Jean, Digby, Annapolis et Granville, le long de la côte ouest du bassin d'Annapolis.

1916-17	$2,000
1917-18	2,000

Entrepreneurs.—"The Valley Steamship Co., Ltd.", de Granville-Ferry, N.-E.
Date du contrat.—31 mars 1916.
Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Service hebdomadaire entre Saint-Jean, N.-B., Annapolis-Royal et Granville-Ferry, N.-E., avec escale à chaque voyage, à l'aller et au retour, à Victoria-Beach et au quai de Littlewood (vis-à-vis Goat Island), et quand la marée et le temps le permettront, ces voyages seront continués jusqu'à Granville-Centre, avec faculté pour les entrepreneurs de poursuivre leur route jusqu'à Bridgetown, N.-E.

Pendant les mois d'hiver, au cas où la glace ne permettrait pas au navire de remonter le bassin et la rivière d'Annapolis, le voyage commencé à Saint-Jean pourra se terminer à Digby.

Réparations.—Les entrepreneurs auront en tout temps le droit de retirer le vapeur du service pendant une période de deux semaines, et de plus pendant une autre période ne dépassant pas 14 jours, dans le but de le faire inspecter ou réparer; et ils pourront le remplacer par tout autre vapeur que le ministre approuvera.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

Subvention.—$2,000 par an, payables trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Annapolis	62
" Saint-Jean à Victoria-Beach	45
" Victoria-Beach à Port-Wade	5
" Port-Wade à Granville-Ferry	12
" Granville-Ferry à Granville-Centre	4
" Granville-Centre à Annapolis	4
" Granville-Ferry à Annapolis	½
Distance entre les points terminus, en passant par les ports intermédiaires	70

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matières.
	pds.	pds.	pds.									
Granville	112	22	9	49	139	100	38	24	9	Shelburne	1909	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
			tonnes.			$
1907	52	100	2,721	Aucun.	Aucun.	1,500 00
1908	50	131	3,119	"	"	1,500 00
1909	51	58	3,069	"	"	1,471 15
1910	49	118	2,868	"	"	1,500 00
1911	47	60	2,694	"	"	1,500 00
1912	50	66	3,386	"	"	1,500 00
1913	51	57	2,788	"	"	1,500 00
1914	52	69	3,024	"	"	1,875 00
1915	50	39	3,079	"	"	1,961 55
1916	50	Retour.15	2,818	.....	.....	2,000 00
		Aller...62	1,251	Aucun.	Aucun.	
		Total...77	4,069	Aucun.	Aucun.	

SAINT-JEAN ET PORTS SUR LA BAIE DE FUNDY ET LE BASSIN DE MINAS.

"BAY OF FUNDY AND MINAS BASIN S.S. CO."

Contrat n° 71.
Min. du Commerce. Dossier n° 16078.

Crédit 203.—Service de vapeurs entre Saint-Jean, N.-B., et ports sur la baie de Fundy et le bassin de Minas et Margaretville, N.-E.

1916-17. . . . . $8,000
1917-18. 8,000

Entrepreneurs.—" The Bay of Fundy and Minas Basin Steamship Company, Ltd.", de Margaretville, N.-E.

Date du contrat.—31 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—(*a*) Service hebdomadaire régulier entre Saint-Jean, N.-B., et Port-Williams, N.-E., avec escale, à l'aller et au retour, à Wolfville, Hantsport et Windsor; 34 voyages, aller et retour, devront être faits pendant la saison de navigation.

(*c*) Service hebdomadaire, régulier entre Saint-Jean, N.-B., et Margaretville, N.-E., avec escale à Hampton, Port-Lorne, Port-George, Morden, Ogilvie's-Wharf, Harbourville et Hall's-Harbour, et toutes les deux semaines, à Scott's-Bay. 36 voyages, aller et retour, devront être faits pendant la saison de navigation, avec escale tous les quinze jours à Bass-River, Kingsport et Canning, jusqu'à ce que les entrepreneurs commencent un service hebdomadaire régulier, avec un vapeur approuvé par le ministre, sur la route (*b*) comme suit:—

(*b*) Service hebdomadaire régulier entre Saint-Jean, N.-B., et Canning, N.-E., avec escale à Spencer-Island, Parrsboro, Kingsport et Bass-River. 36 voyages, aller et retour, devront être faits pendant la saison de navigation.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$4,500 par année pour les routes (*a*) et (*c*) et $2,500 par année pour la route (*b*), si le service sur cette dernière est accompli par les entrepreneurs; en ce cas on paiera pour ce service au taux de $69.44 pour chaque voyage, aller et retour.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DISTANCES.

	Milles.
Route "A"—	
De Saint-Jean à Port-Williams	103
" Port-Williams à Wolfville	5
" Wolfville à Windsor	16
Total	124
Route "B"—	
De Saint-Jean à Spencer's-Island	55
" Spencer's-Island à Parrsboro	25
" Parrsboro à Bass-River	20
" Bass-River à Kingsport	25
" Kingsport à Canning	5
Total	130
Route "C"—	
De Saint-Jean à Hampton	40
" Hampton à Port-Lorne	5
" Port-Lorne à Port-George	7
" Port-George à Margaretville	6
" Margaretville à Morden	6
" Morden à Ogilvie's-Wharf	4
" Ogilvie's-Wharf à Harbourville	3
" Harbourville à Hall's-Harbour	12
" Hall's-Harbour à Scott's-Bay	12
Total	95

DESCRIPTION DES NAVIRES.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.				pas d'ind.					
Route "A".....												
Margaretville...	90	20	8	37	107	100	.....	19	9	Margaretville.	1910	Bois.
Route "B".....												
Brunswick.....	110	23	8	73	184	125	40	42	10	Canning.....	1901	Bois.
Route "C".....												
Ruby L.....	93	20	8	49	118	110	40	16	9½	Margaretville.	1906	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages, complets.	Passagers transportés.	Fret transporté, (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1911.....	69	283	5,068	Aucun.	Aucun.	$5,105 35
1912.....	113	707	8,839	Aucun.	Aucun.	8,000 00
1913.....	106	604	8,569	Aucun.	Aucun.	7,812 50
1914.....	100	436	8,874	Aucun.	Aucun.	7,547 17
1915.....	76½	190	6,530	Aucun.	Aucun.	5,914 83
1916.....	93	Retour...139	5,985	Aucun.	Aucun.	6,122 52
		Aller....122	1,320	Aucun.	Aucun.	
		Total....261	7,305			

En 1911, on n'employa que deux vapeurs, et le service de Saint-Jean et Margaretville ne fut pas compris dans le contrat.

En 1915, le *Brunswick* ne commença le service sur la route "B" que le 27 août.

SAINT-JEAN, WESTPORT ET AUTRES PORTS INTERMÉDIAIRES.

Crédit 204.—Service de vapeurs entre Saint-Jean, Westport et autres ports intermédiaires.

1916-17	$10,000
1917-18	10,000

En 1916 deux contrats ont été exécutés d'après ce crédit:—

(*a*) "The Insular Steamship Co., Ltd."
(*b*) "Hugh Cann and Son."

"(*a*) THE INSULAR STEAMSHIP CO., LTD."

Contrat n° 50.
Min. du Commerce. Dossier n° 16075.

Entrepreneurs.—"The Insular Steamship Co., Ltd.", de Westport, N.-E.

Date du contrat.—14 mars 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—44 voyages devront se faire dans la période couverte par le contrat, entre Saint-Jean, N.-B., Westport et Yarmouth, N.-E., avec escale à chaque voyage, à l'aller et au retour, à Freeport, Liverton, Little-River, Minkleave, Sandy-Cove, Weymouth et Meteghan, à moins que la glace n'y mette obstacle.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Navire supplémentaire.—Le navire ne sera pas retiré du parcours, pendant les mois de décembre, janvier, février et mars, à moins qu'il ne soit jugé nécessaire de retirer le vapeur *Westport III,* en vue de réparations absolument indispensables; les entrepreneurs fourniront, dans ce cas, un navire supplémentaire de même capacité environ, pourvu que l'usage de ce navire n'entraîne pas une dépense brute de plus de $1,000 par mois.

Subvention.—$4,000 payables en versements de $1,000 dans chacun des mois de juillet, octobre, janvier et avril.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Tiverton	51
" Tiverton à Westport	11
" Westport à Meteghan	8
" Meteghan à Yarmouth	30
	100
De Westport à Freeport	1
" Freeport à Tiverton	11
" Tiverton à Little-River	7
" Little-River à Mink-Cove	2½
" Mink-Cove à Sandy-Cove	2½
" Sandy-Cove à Weymouth	8
	32

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds	pieds									
Westport III.....	101	21	9	49	140	70	35	24	10	Shelburne...	1903	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers, transportés.	Tonnes de fret transporté.	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907.....	43	1,800	1,790	Aucun.	Aucun.	$1,500 00
1908.....	51	2,198	2,600	Aucun.	Aucun.	1,500 00
1909.....	46	2,110	1,475	Aucun.	Aucun.	1,500 00
1910.....	48	2,140	1,320	Aucun.	Aucun.	1,500 00
1911.....	47	1,990	1,570	Aucun.	Aucun.	2,250 00
1912.....	46	1,887	1,475	Aucun.	Aucun.	2,500 00
1913.....	47	1,579	950	Aucun.	Aucun.	2,500 00
1914.....	41½	1,040	1,150	Aucun.	Aucun.	2,271 63
1er janv. au 30 juin 1915.....	16½	274	855	Aucun.	Aucun.	618 18
1er janv. au 30 juin 1916.....	21¾	Retour 295 Aller.. 295 Total.. 590	690 585 1,275	Aucun.	Aucun.	1,795 36

"(*b*) HUGH CANN & SON, LTD."

Contrat n° 42.

Min. du Commerce.—Dossier n° 16021.

Entrepreneurs.—"Hugh Cann & Sons, Ltd.," de Yarmouth, N.-E.

Date du contrat.—22 février 1916.

Durée du contrat.—Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Service et ports d'escale.—Soixante-dix voyages réguliers devront être faits pendant la période couverte par le contrat, entre Saint-Jean, Westport et Yarmouth, avec escale, à l'aller et au retour, dans chaque voyage, à Freeport et à Tiverton, à moins que la glace ne fasse obstacle.

Quatre voyages complets par semaine devront être faits dans chacun des mois d'avril, novembre, décembre, janvier, février et mars; six voyages complets dans le mois de mai et 8 voyages complets dans les mois de juin, juillet, août, septembre et octobre.

Les voyages hebdomadaires mentionnés ci-dessus devront être arrangés de façon à ne pas doubler l'itinéraire du vapeur *Westport,* naviguant sur ce parcours.

Taux de fret.—Les taux de fret devront être les mêmes que ceux en vigueur sous le contrat précédent, en date du 29 avril 1914, sujets aux amendements approuvés par le ministre, qui y ont été apportés ultérieurement.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$6,000, payables en juillet, octobre, janvier et avril à raison de $85.71 pour chaque voyage accompli.

DISTANCES.

	Milles.
De Saint-Jean à Tiverton	51
" Tiverton à Freeport	11
" Freeport à Westport	1
" Westport à Yarmouth	33
	96

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.			non indiq.						
John L. Cann.....	97·8	19·8	9	77	166	.....	94	34	9½	Yarmouth, N.-E.....	1891	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1913	36½	408	1,808	Aucun.	Aucun.	2,100 00
1914	81	959	4,497	Aucun.	Aucun.	5,871 18
1915	79½	1,192	5,684	Aucun.	Aucun.	6,000 00
1916	79½			Aucun.	Aucun.	6,000 00
		Ret .. 571	1,385			
		Aller. 687	4,338			
		Total. 1,258	5,723			

SAINT-STEPHEN, N.-B., PORTS DE LA RIVIÈRE SAINTE-CROIX, DEER ISLAND, CAMPOBELLO, ETC., ETC.

"DEER-ISLAND AND CAMPOBELLO STEAMROAT COMPANY."

Contrat n° 31.

Min. du Commerce. Dossier n° 15490.

Crédit 205.—Service e vapeurs, durant l'année 1917, entre Saint-Stephen, N.-B., Ports de la Rivière Sainte-Croix, Deer-Island, Campobello et les îles intérieures, Passamaquoday et L'Etête ou Back-Bay.

1916-17 ..... $6,000
1917-18 6,000

Entrepreneurs.—"The Deer-Island and Campobello Steamboat Company," de Saint-Stephen, N.-B.

Date du contrat.—19 mars 1915.

Durée du contrat.—Du 1er janvier au 31 décembre 1915. (Ce contrat n'a pas été renouvelé en 1916.)

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Service et ports d'escale.—(*a*) Pendant les mois de mai à octobre, inclusivement, trois voyages par semaine, de L'Etête ou Back-Bay à Saint-Stephen, et retour, avec escale, à l'aller et au retour, à Lord's-Cove, Richardson, Leonardville, Wilson's-Beach, Welch-Pool, Eastport (Maine), Indian-Island, Fairhaven et St. Andrew's.

(*b*) Pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, un voyage chaque semaine, de St. Andrew's à L'Etête ou Back-Bay.

(*c*) Pendant les mois de novembre à avril, inclusivement, deux voyages complets par semaine, de L'Etête ou Back-Bay, à Saint-Stephen, et retour, avec escale dans les deux directions à Lord's-Cove, Richardson, Leonardville, Wilson's-Beach, Welch-Pool, Eastport (Maine), Indian-Island, Fairhaven et St. Andrew's; et

(*d*) Pendant les dits mois de novembre à avril, inclusivement, un voyage chaque semaine, de L'Etête ou Back-Bay, à St. Andrew's et retour, avec escale dans les deux directions à Lord's-Cove, Richardson, Leonardville, Wilson's-Beach, Welch-Pool, Eastport (Maine), Indian-Island et Fairhaven.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Etat du S.S. Viking.—Si le steamer *Viking* était en mauvais état et déclaré inapte, par le ministère de la Marine et des Pêcheries, à faire ce service durant l'été prochain, ce contrat sera immédiatement annulé, à moins que les entrepreneurs puissent faire les réparations nécessaires dans un délai raisonnable.

Subvention.—$6,000, dont $3,000 payables le 1er juillet, et le solde à la fin du service.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De St-Stephen à St-Andrews	16
" St-Andrews à Fairhaven	8
" Fairhaven à Indian-Island	4
" Indian-Island à Eastport	2
" Eastport à Welch-Pool	2
" Welch-Pool à Wilson's-Beach	4
" Wilson's-Beach à Leonardville	3
" Leonardville à Richardsonville	2
" Richardsonville à Lord's-Cove	1
" Lord's-Cove à L'Etête	5
" Lord's-Cove à Back-Bay	7
Total	49

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.									
Viking	75	21	6·3	86	127	Non indiq.	145	17	10	Ashtabula, Ohio	1891	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté (tonnes).	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
1907	156	9,200	2,530	Non indiqué.	Non indiqué.	3,000
1908	156	8,392	1,210	Aucun.	3,232	3,000
1909	156	7,124	1,318	Aucun.	4,980	3,000
1910	167	6,880	1,180	Aucun.	5,252	3,000
1911	156	6,753	1,220	Aucun.	4,590	3,000
1912	131	8,230	1,267	Aucun.	4,432	4,000
1913	173½	8,958	1,489	Aucun.	4,736	6,000
1914	148	8,601	1,493	Aucun.	4,244	6,000
1915	174	Ret... 5,029	196	Aucun.	2,648	6,000
		Aller. 5,277	1,215	Aucun.	2,770	
		Total. 9,306	1,411	Aucun.	5,418	
1916	Aucun service n'a été fait.					

SYDNEY ET BAIE SAINT-LAURENT.

"THE NORTH SHORE STEAMSHIP COMPANY, LTD."

Contrat n° 33.
Min. du Commerce. Dossier n° 16052.

Crédit 216.—Service de vapeurs, durant la saison de 1917, entre Sydney et Baie Saint-Laurent, faisant escale aux ports intermédiaires.

1916-17 . . . . . $6,000
1917-18 6,000

Entrepreneurs.—"The North Shore Steamship Company, Ltd.," de Sydney, N.-E.

Date du contrat.—26 février 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—De l'ouverture de la navigation jusqu'au 15 juin, et du 15 octobre à la clôture de la navigation.

Un voyage complet, aller et retour, chaque semaine, entre Sydney et St. Ann's-Bay, avec arrêt à l'aller et au retour, à North-Sydney, Breton-Cove, Englishtown et North-River; et un voyage complet, aller et retour, chaque semaine, entre Sydney et Baie Saint-Laurent, avec arrêt à l'aller et au retour, à North-Sydney, Ingonish, Neil's-Harbour et Dingwall et escales au retour à Neil's-Harbour, Ingonish et Nord-Sydney; et du 15 juin au 15 octobre, deux voyages complets, chaque semaine, entre Sydney et St. Ann's-Bay avec arrêts comme susdit; et deux voyages complets, aller et retour, chaque semaine, entre Sydney et Neil's-Harbour, avec arrêt à l'aller et au retour, à North-Sydney et à Ingonish, un voyage chaque semaine devant être prolongé jusqu'à Baie Saint-Laurent, avec arrêts, à l'aller, à Dingwall et Cape-North. Pendant juillet et août, le voyage du vendredi à Ingonish et Neil's-Harbour se poursuivra jusqu'à Dingwall.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$6,000 payables par versements, en juin, août et octobre et à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Sydney à North-Sydney	5
" Breton-Cove	27
" Englishtown	39
" North-River	43
" Ingonish	35
" Neil's-Harbour	47
" Aspy-Bay	59
" Cape-North	70
" Baie Saint-Laurent	85

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	Pds.	Pds.	Pds.									
Aspy	113	25	8·5	99	215	250	250	42	10	Shelburne, N.-E	1910	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté, (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$
*1907	110	2,766	1,567	Pas d'indication.	Aucun.	1,500
*1908	123	3,863	1,945	183	"	1,500
1909	.....	2,875	475	Aucun.	"	6,500
1910	116	2,115	645	80	"	6,500
1911	111	2,686	654	30	"	6,500
1912	112	2,550	890	160	"	6,500
1913	122	2,300	960	95	"	6,000
1914	110	1,715	860	45	"	6,000
1915	112	1,360	765	130	Aucun.	6,000
1916	110	Retour 715 Aller 795	285 550	45 Aucun.	" "	6,000
		Total..... 1,510	835	45		

* Le service a été fait par la *Bras d'Or Steamboat Co.*, de North-Sydney, N.-E., en 1907 et 1908.

SYDNEY ET WHYCOCOMAGH.

"THE BRAS D'OR STEAMBOAT COMPANY, LTD."

Contrat n° 34.
Min. du Commerce.—Dossier n° 16063.

Crédit 207.—Service de vapeurs, pendant la saison 1917, entre Sydney et Whycocomagh.

1916-17	$3,000
1917-18	3,000

Entrepreneurs.—"The Bras d'Or Steamboat Company, Ltd.", de North-Sydney, N.-E.

Date du contrat.—14 mars 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation, en 1916.

Service et ports d'escale.—De l'ouverture de la navigation au 15 juin, et du 15 octobre à la clôture de la navigation de chaque année, deux voyages complets, aller et retour, chaque semaine; et du 30 juin au 30 septembre trois voyages complets, aller et retour, chaque semaine, entre Sydney et Whycocomagh, avec escale, à l'aller et au retour, à North-Sydney, Big-Bras-d'Or, New-Campbellton, Boularderie, Ross-Ferry, Big-Harbour, Kempt-Head, Baddeck, Washabuck-Centre, Nyanza et Little-Narrows.

Subvention.—$3,000, dont $1,500 payables le 15 août, et le solde à la fin du service.

Quais du gouvernement.—Le vapeur devra s'y arrêter, autant que possible.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Sydney à North-Sydney	5
" North-Sydney à Big-Bras-d'Or	20
" Big-Bras-d'Or à New-Campbellton	2
" New-Campbellton à Boularderie-Centre	7
" Boularderie-Centre à Ross-Ferry	7
" Ross-Ferry à Big-Harbour	2
" Big-Harbour à Kempt-Head	6
" Kempt-Head à Baddeck	5
" Baddeck à Washabuck	5
" Washabuck à Nyanza	6
" Nyanza à Little-Narrows	10
" Little-Narrows à Whycocomagh	7
	82

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, noeuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.				Lieu.	Année.	Matière.
	pieds.	pieds.	pieds.									
Marion.....	150	26·5	8	269	478	100	400	49	12	New-York, E.-U.	1876	Bois.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.	Fret transporté, (tonnes.)	Bestiaux.	Sacs postaux.	Subventions payées.
						$ c.
1907	83	4,032	1,241	Non indiqué.	Aucun.	1,000 00
1908	82	4,007	1,242	2,860	"	1,000 00
1909	85	4,496	1,437	3,102	"	2,000 00
1910	88	6,049	1,403	4,226	"	3,000 00
1911	78	6,051	1,690	4,738	"	3,000 00
1912	84	5,919	1,820	4,693	"	3,000 00
1913	89	6,404	1,607	5,343	"	3,000 00
1914	78	5,879	1,554	5,458	"	3,000 00
1915	80	5,773	1,556	4,081		3,000 00
1916	81	Ret. 3,103 Aller 3,552	884 910	3,374 257	" "	3,000 0
		Total 6,655	1,794	3,631	.....	

SYDNEY ET LA CÔTE-EST DU CAP-BRETON.

" THE MERCHANTS' TRANSPORTATION COMPANY."

Contrat n° 68.
Min. du Commerce. Dossier n° 16019.

Crédit 208.—Service de vapeurs entre Sydney, N.-E., autour de la Côte-Est du Cap-Breton à Hastings, et retour à Sydney, via *les lacs du Bras-d'Or.*

1916-17 . . . . . $5,500
1917-18 5,500

Entrepreneurs.—" The Merchants' Transportation Company ", de Sydney, N.-E.

Date du contrat.—15 février 1916.

Durée du contrat.—De l'ouverture à la clôture de la navigation en 1916.

Service et ports d'escale.—Départ tous les sept jours de Sydney, N.-E., avec les itinéraires alternatifs suivants:

(*a*) Sydney, North-Sydney, Port-Morien, Main-à-Dieu, Louisbourg, Gabarus, L'Ardoise, Petit-de-Grat, Arichat, West-Arichat, Mulgrave et Hawkesbury, et retour à Sydney avec escales à Grandique, Poulamond, Saint-Peter's, Johnston's-Harbour, Irish-Cove, Big-Pond, North-Side-East-Bay, South-Side-East-Bay, Castle-Bay, Grand-Narrows et North-Sydney.

Quais du gouvernement.—Le vapeur doit s'y arrêter, autant que possible.

Subvention.—$5,500, dont $2,750 payables le 1er août, et le solde à la clôture de la navigation.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Sydney à North-Sydney	5
" North-Sydney à Port-Morien	27
" Port-Morien à Main-à-Dieu	14
" Main-à-Dieu à Louisbourg	15
" Louisbourg à Gabarus	13
" Gabarus à L'Ardoise	45
" L'Ardoise à Petit-de-Grat	13
" Petit-de-Grat à Arichat	7
" Arichat à Mulgrave	20
" Mulgrave à Hawkesbury	2
" Hawkesbury à Hastings	3
" Hastings à Grandique	20
" Grandique à Poulamond	3
" Poulamond à St-Peter's	10
" St-Peter's à Johnston's-Harbour	8
" Johnston's-Harbour à Irish-Cove	10
" Irish-Cove à Big-Pond	8
" Big-Pond à North-Side-East-Bay	7
" North-Side-East-Bay à South-Side-East-Bay	7
" South-Side-East-Bay à Castle-Bay	25
" Castle-Bay à Sydney	66
	328

DESCRIPTION DU VAPEUR.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Chevaux-vapeur.	Vitesse.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe	2e classe.	3e classe.			Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds.	pds.								nds.			
Weymouth..	102·7	19	7·6	106	154	100	100	Auc	Auc	26	9	Weymouth.	1890	Bois.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Passagers transportés.	Fret transporté (tonnes.)		Bestiaux.	Sacs postaux.		Subventions payées.
			Poids.	Mesure.		Scellés.	Attachés.	
1911	22	128	90	225	5	Aucun.	Aucun.	5,000
1912	32	217	730	Aucun.	20	Aucun.	Aucun.	4,000
1913	35½	205	850	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	5,500
1914	33	40	1,125	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	5,500
1915	32	25	975	Aucun.	10	Aucun.	Aucnn.	5,500
1916	34	Retour 5 Aller.. 30 Total.. 35	125 920 1,045	..... Aucun.	..... Aucun.	..... Aucun.	..... Aucun.	5,500

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

INSPECTION DES SERVICES DE NAVIGATION SUBVENTIONNÉS.

Crédit 209.—Frais d'inspection des services de navigation subventionnés.

1916-17	$3,000
1917-18	3,000

Par arrêté ministériel du 10 avril 1912, M. W. E. Tupper, de Digby, N.-E., a été nommé inspecteur des services de navigation subventionnés. Son traitement est de $2,000 par an, et on lui alloue les frais ordinaires de voyage et d'imprévus.

En décembre 1916, M. Tupper s'est enrôlé pour service outre-mer.

AUTORISÉ PAR STATUT.

(1-2 Geo. V. chap. 25.)

CANADA, CHINE ET JAPON.

"CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO."

Contrat n° 39.
Min. du Commerce. Dossier n° 15880.

1916-17	$121,666 66
1917-18	121,666 66

(Voir page 40.)

AUTORISÉ PAR STATUT.

(8-9 Edouard VII, chap. 36.)

CANADA ET FRANCE.

H. ET A. ALLAN.

Contrat n° 32.
Min. du Commerce. Dossier n° 14373.

1916-17	$200,000
1917-18	200,000

Armateurs.—H. et A. Allan, de Montréal, Qué.

Date du contrat.—9 février 1912.

Durée du contrat.—De l'ouverture de la navigation en 1912, à l'ouverture de la navigation en 1917.

Service.—Un minimum de 15 voyages, aller et retour, et un maximum de 30 voyages, aller et retour, chaque année, entre le Canada et la France, avec au moins trois des paquebots suivants:—*Scotian, Ionian, Lake Erie, Corinthian, Sicilian, Pomeranian* et *Sardinian.*

Le *Pomeranian* et le *Sardinian* ne seront employés que sur l'approbation du ministre, et seulement pendant la saison où la navigation est close sur le Saint-Laurent.

On ne devra pas employer moins de trois des paquebots ci-dessus, et chacun d'eux ne jaugera pas moins de 3,000 tonnes brutes, et n'aura pas une capacité de transport inférieure à 4,500 tonnes pour le fret et avec telle installation frigorifique que le ministre pourra exiger.

De mai à novembre inclusivement, chaque année, il ne sera pas fait moins de deux voyages complets, aller et retour, par mois, et pendant les mois de décembre à avril inclusivement, on accomplira le surplus des voyages.

Ports d'escale.—Ports terminus au Canada:—

Pendant la saison de navigation sur le Saint-Laurent, Montréal ou Québec.

Pendant la saison où la navigation est close sur le Saint-Laurent, Halifax ou Saint-Jean, au choix des armateurs, sous réserve de l'approbation du ministre.

Ports d'escale, en France, à chaque voyage, soit à l'est, soit à l'ouest:—Cherbourg ou Le Havre, ou les deux, au choix des armateurs. Chaque voyage vers l'est peut, au choix des armateurs, être étendu à un ou plusieurs ports de Grande-Bretagne, pourvu que le premier port d'escale, après avoir quitté le Canada, soit un port de France, et que le dernier port de départ pour le Canada soit aussi un port de France.

Vitesse exigée.—10 nœuds, au minimum. La vitesse moyenne de tous les paquebots employés au service, calculée sur une seule année, ne devra pas être inférieure à 12½ nœuds. A la fin de chaque année de service, si la dite vitesse moyenne n'a pas été atteinte, il y aura dans la subvention totale régulièrement due, une réduction proportionnelle de $555.55 par nœud, pour chaque nœud (et dans la même proportion, pour chaque fraction de nœud) manquant sur les 12½ nœuds, telle déduction devant s'appliquer à chacun des voyages des paquebots employés au service.

Subvention.—$5,555.55 pour chaque voyage complet, aller et retour à une vitesse moyenne de 10 nœuds, et $555.55 de plus pour chaque nœud en sus de ces 10 nœuds; pourvu que le montant total de la subvention réclamée ou payée pour chaque année de service, n'excède pas $200,000.

La subvention est payable trimestriellement, en juillet, octobre, janvier et avril.

La vitesse moyenne de tous les paquebots employés au service ne devra pas, dans aucune année, être inférieure à 12½ nœuds; et à la fin de chaque année de service, si la dite vitesse n'a pas été atteinte, il y aura dans la subvention totale régulièrement due, une déduction proportionnelle de $555.55 par nœud, pour chaque nœud (et dans la même proportion, pour chaque fraction de nœud) manquant sur les 12½ nœuds, telle déduction devant s'appliquer à chacun des voyages des paquebots employés au service.

Taux de fret.—Les taux perçus sur le fret destiné aux ports canadiens, ou chargé dans ces ports, ne devront pas être supérieurs aux taux exigés par les paquebots océaniques, de la même classe, desservant régulièrement les ports de New-York, Boston ou Portland, et le ministre pourra, en tout temps, reviser ces taux, s'il le juge convenable. On ne fera différence d'aucune sorte qui soit défavorable aux marchands ou expéditeurs canadiens, qui auront toujours, sur les autres marchands et expéditeurs, préférence pour leurs fret et marchandises.

Clause du chemin de fer Intercolonial.—Figure au contrat.

Commissaires du commerce canadien.—Doivent voyager gratuitement.

Courrier postal.—Doit être transporté gratuitement.

DISTANCES.

	Milles.
De Montréal à Québec	130
" Québec au Havre	2,811
" Saint-Jean à Halifax	292
" Halifax au Havre	2,705
" Havre à Londres	200

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

DESCRIPTION DES PAQUEBOTS.

Nom.	Dimensions.			Tonnage.			Places pour passagers.			Comp. frigorifiques.	Chevaux-vapeur.	Vitesse, nœuds.	Construction.		
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Net.	Brut.	Capacité.	1ère classe	2e classe.	3e classe.				Lieu.	Année.	Matière.
	pds.	pds	pds							pds.c.					
Corinthian..	430	54·2	28·2	4,046	6,270	5,146	32	170	800	12,732	447	12	Belfast...	1900	Acier.
Sicilian.....	430	54·2	28·2	3,963	6,229	5,157	32	170	800	14,966	442	12	Belfast....	1899	Acier.
Sardinian...	400	42·3	34·6	2,788	4,349	4,324	Nil.	147	424	7,500	316	11	Greenock.	1875	Fer.
Pomeranian	381	43·8	33·1	2,700	4,207	3,127	Nil.	120	548	16,211	316	11	Hull.....	1882	Fer.
Lake Erie..	446	52·0	35·5	4,846	7,535	4,641	Nil.	126	750	17,287	660	12½	Glasgow..	1900	Acier.
Scotian.....	515·3	59·8	23·8	6,442	10,322	4,856	Nil.	406	1,012	20,715	1,126	15	Belfast....	1898	Acier.
Ionian.....	470	57·5	37	5,324	8,268	5,142	Nil.	326	1,000	12,610	604	14	Belfast....	1901	Acier.

RAPPORTS DU TRAFIC.

Année civile.	Nombre de voyages complets.	Nombre de passagers transportés.		Fret transporté, (tonnes.)		Bestiaux.	Sacs postaux	Subventions payées
1907.....	20	4,690		24,473		Pas d'indication.	Pas d'indication.	$111,111 00
		2e classe	3e classe	poids.	mes.			
1908.....	24½	1,056	1,813	19,231	5,534	Aucun.	1	136,110 98
1909.....	24½	1,116	1,873	14,964	9,888	"	16	136,110 98
1910.....	30½	1,595	2,781	19,565	21,061	"	9	190,832 96
1911.....	28	1,116	1,873	14,964	9,888	"	15	175,694 60
1912.....	30	1,791	4,227	18,426	13,153	"	259	203,704 93
1913.....	30	2,150	5,721	15,976	10,867	"	246	202,831 16
1914.....	17	828	2,812	10,937	8,318	"	401	103,346 88
1915.....	17½	68	130	3,350	4,462	"	163	101,346 88
1916.....	1	R. auc	Auc.	Aucun.	Aucun.	"	Aucun.	6,333 33
		All. "	"	450	Aucun.	"	Aucun.	
	Total.....	Auc.	Auc.	450	Aucun.	"	Aucun.	

ORIGINE, QUANTITÉ ET VALEUR DES CARGAISONS EXPORTÉES DU CANADA.

Année civile.	Produits canadiens.			Produits des Etats-Unis.			Total.		
	Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur $	Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur $	Tonnes poids.	Tonnes mesure.	Valeur $
1912.....	7,779	5,590½	1,144,655	1,863	213½	156,074	9,642	5,804	1,300,729
1913.....	9,241	2,536	1,170,884	498	660	42,155	9,739	3,196	1,213,039
1914.....	6,857	3,874	1,087,449	244	302	146,225	7,101	4,176	1,233,674
1915.....	1,452	183	536,461	2	15	9,862	1,454	198	546,323
1916.....	450	—	58,704	—	—	—	450	—	58,704

PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.

DE SAINT-JEAN.

Originaires du Canada.—Pois, viandes et saumon en boîte.

Originaires des Etats-Unis.—Aucun.

QUELQUES CLAUSES COMMUNES A TOUS LES CONTRATS.

NOTA.—Nous donnons ci-dessous le libellé de quelques-uns des principaux paragraphes communs à tous les contrats et qui sont, à ce titre, fréquemment cités.

Contrôle du trafic—Justifications à fournir.

Les armateurs devront se pourvoir, à leurs propres frais, de tous les agents nécessaires à l'exécution efficace de ce contrat; ils devront, diligemment, aussitôt après l'achèvement de chaque voyage, suivant le cas, fournir au ministre des copies littérales des connaissements et manifestes de leur cargaison et des listes des passagers transportés, certifiées par les autorités douanières, de même que tous autres documents, justifications et preuves que le ministre pourra équitablement exiger afin d'établir le volume, l'importance et la valeur du trafic commercial opéré par lesdits paquebots et le strict accomplissement, en ce qui les concerne, des conditions du présent contrat et des obligations qui en découlent, de telle manière que le ministre puisse apprécier si les termes dudit contrat sont fidèlement suivis et exécutés, dans l'esprit qui les a dictés, et la décision ministérielle, à cet égard, sera exécutoire, finale et décisive. La production de ces certificats, documents et justifications devra, nécessairement, précéder le paiement de la subvention présentement stipulée et de toute partie d'icelle et constituera une condition dudit paiement, et si le ministre estimait que toutes les conditions de ce contrat n'ont pas été entièrement exécutées par les armateurs, il aurait la faculté de déduire de la dite subvention telle somme qu'il jugerait équitable, prenant en considération toutes les circonstances à envisager. Les armateurs devront, en tout temps, pendant la durée de ce contrat, se conformer exactement à toutes les demandes qui pourront être faites par le ministre concernant les paquebots affectés au service et exécuter ses instructions.

Etats financiers.

Il est, en outre, convenu et stipulé que les armateurs devront, lorsqu'ils en seront requis, fournir au ministre tous états financiers, bordereaux ou balances d'inventaire qu'il pourra désirer, périodiquement, indiquant les recettes et les dépenses de la ligne présentement subventionnée.

Sujets britanniques.

En outre, les armateurs conviennent et promettent que les deux tiers du nombre total des officiers, mécaniciens, maîtres d'hôtel, de l'équipage ou des autres employés quelconques, naviguant à bord des paquebots affectés au service qui fait l'objet du présent contrat, seront sujets britanniques. Toutefois, l'inexécution de cette condition ne constituerait pas une violation de ce contrat en ce qui concerne certains cas individuels qui pourront, périodiquement, recevoir l'approbation écrite du ministre.

Equipement des paquebots.

Les vapeurs qui feront le service ci-dessus spécifié devront, en tout temps, pendant la durée de ce contrat, être absolument propres à tenir la mer, pourvus d'officiers compétents et d'équipages aguerris, approvisionnés, équipés, ravitaillés et meublés, selon les besoins résultant des voyages à accomplir; ils devront posséder d'amples aménagements pour les passagers, le courrier postal et le fret, qui devront être transportés sur les itinéraires spécifiés. Ils devront, en tout temps, être pourvus de chaloupes et appareils de sauvetage, conformément à la loi et seront, sous tous les rapports, sujets à l'approbation du ministre.

Transport du courrier postal.

Les armateurs devront, durant l'exécution de ce contrat, transporter à chaque voyage des paquebots affectés au service susdit, tant à l'aller qu'au retour, tous les sacs de lettres et matières postales qui seront remis aux officiers de ces navires ou à leurs préposés, au nom des autorités postales du Canada, ou ceux qui leur seront remis aux ports terminus ou aux ports d'escale déterminés ou prévus en ces présentes et livreront ce courrier postal à destination, aux ports terminus ou aux ports d'escale ci-dessus mentionnés. Le transport de ce courrier depuis les bureaux de poste ou les stations et gares de chemins de fer jusqu'aux paquebots, et depuis les paquebots jusqu'aux bureaux de poste ou stations et gares de chemins de fer aux ports terminus et aux ports d'escale sera défrayé par les armateurs, qui seront soumis à tous les règlements généraux et spéciaux actuellement en vigueur ou qui le deviendront durant la durée de ce contrat, relativement au service postal. Le transport du courrier postal est compris dans la subvention stipulée et ne donnera lieu à aucun paiement supplémentaire quelconque.

Aménagement pour le courrier postal.

Lesdits paquebots devront être convenablement aménagés en vue du service postal et posséder de suffisants moyens de protection pour les matières postales qui leur seront confiées, à la satisfaction de l'honorable ministre des Postes du Canada et, de plus, les armateurs devront prendre toutes les précautions raisonnables et nécessaires pour les garantir contre toutes destruction, dommages ou avaries quelconques lorsqu'elles se trouveront sur les paquebots et pendant tout le temps qu'elles seront sous la garde et la responsabilité des armateurs; et les armateurs seront responsables de toutes pertes ou dommages subis par ces matières postales, et occasionnés par un manque d'aménagement suffisant ou par la faute ou la négligence des armateurs, leurs agents ou préposés ou de la part des officiers, employés ou membres de l'équipage à bord desdits paquebots, et ce, en dehors de la question de responsabilité légale de l'administration des postes envers les propriétaires desdites matières postales, pour pertes ou dommages encourus durant leur transit.

Définition de l'expression "Courrier postal".

Dans l'interprétation de ce contrat, l'expression "courrier postal" couvre et comprend toutes boîtes, sacs, paniers ou paquets contenant des lettres, cartes postales, journaux, paquets, livres ou imprimés, ainsi que tous autres articles, susceptibles d'être transmis par la poste du Canada, aux termes de la loi des postes et des règlements postaux actuellement en vigueur, quels que puissent être le lieu de leur origine et celui de leur destination et aussi tous sacs vides, boîtes vides et autres réceptacles, objets ou articles quelconques servant ou pouvant servir au transport du courrier et qui circulent ordinairement entre bureaux de poste.

Interdiction de transporter des lettres autres que celles transmises par la poste.

Les armateurs, ni leurs agents ou préposés, ni les officiers ou membres de l'équipage desdits paquebots ne recevront ni ne permettront de recevoir à bord de leur navire aucune lettre à transporter autre que celles contenues dans les sacs postaux ou celles qui, en vertu des lois, pourraient jouir de prérogatives spéciales, ni le courrier postal d'aucun autre pays, à moins de décision contraire émanant du ministre des Postes du Canada.

Les fonctionnaires du gouvernement voyageront gratuitement.

L'honorable ministre des Postes du Canada ou l'honorable ministre du Commerce, ou tout inspecteur ou fonctionnaire du ministère des Postes ou du ministère du Commerce qui pourra voyager sur lesdits paquebots, dans l'accomplissement de ses fonctions, aura droit au passage gratuit.

Comptabilité spéciale.

Les armateurs devront tenir une comptabilité spéciale à ce service; les comptes s'y rapportant seront distincts et séparés de tous autres comptes concernant leurs autres entreprises et, si le ministre jugeait cette mesure nécessaire, il pourrait faire examiner et vérifier cette comptabilité par un ou plusieurs fonctionnaires de son choix; dans ce cas, les armateurs seraient tenus de mettre à la disposition du ou des vérificateurs ces livres et registres, ainsi que les pièces comptables se rapportant à ces comptes.

Remplacement des navires hors d'état.

Il est stipulé qu'au cas où ledit navire, par les dangers de la mer ou autres accidents inévitables, serait perdu, détruit ou mis temporairement hors d'usage et dans l'incapacité de continuer son service, tel que réglementé par les présentes, les armateurs auront la faculté, dans ce cas, aussitôt que cela leur sera raisonnablement possible, eu égard aux circonstances, de remplacer ce navire par un autre de même classe, vitesse, équipement, type et tonnage, sujet à l'approbation du ministre dans le cas où le navire avarié serait susceptible de réparation, et continuer le service qui fait l'objet de ce contrat au moyen du navire substitué ou du navire réparé, avec aussi peu de retard que possible, eu égard aux circonstances.

Tarifs des passagers et du fret.—Preuves de l'accomplissement du service.

Les armateurs devront transporter, sur chacun des paquebots faisant le service subventionné et à chaque voyage, tous les passagers qui se présenteront et tout le fret qui pourra être raisonnablement offert ou obtenu, selon le tonnage desdits navires, aux prix et taux qui pourront être périodiquement approuvés par le ministre. Les armateurs devront fournir au ministre tels documents et justifications que celui-ci pourra équitablement exiger afin d'établir le volume, l'importance et la valeur du trafic commercial opéré par chaque paquebot et telles déclarations de douane, tels documents et justifications qui peuvent être nécessaires ou que le ministre pourra exiger pour établir la preuve de l'accomplissement du service présentement entrepris, de telle manière que le ministre puisse apprécier si les termes dudit contrat sont fidèlement suivis et exécutés. La production de ces documents, certificats et déclarations devra, nécessairement, précéder le paiement de la subvention présentement stipulée ou de toute partie d'icelle et constituera une condition préalable dudit paiement.

Déduction de la subvention.—Tableaux des départs—Mise en cale-sèche des navires avariés.

La présente convention doit être comprise et interprétée comme signifiant qu'aucune partie de la subvention ne sera exigible et ne devra être payée, à quelque époque que ce soit, avant qu'il ait été établi, à la satisfaction du ministre que, à l'échéance de ce versement, telle qu'elle est ci-dessus stipulée, le service dont il est question a été entièrement et fidèlement accompli, et que toutes les dispositions et stipulations relatives au fret, aux taux de fret et aux dates des départs ont été, en tous points, strictement observées et exécutées, dans l'esprit qui les a dictées. Il est, de plus, convenu que les armateurs devront, au moins deux semaines avant le premier départ régi par ce contrat, fournir au ministre un tableau des départs et de leur périodicité, et après avoir été approuvés par le ministre, ces tableaux devront être portés à la connaissance du public, de la manière que ce dernier prescrira. Dans le cas où l'un des paquebots ou bateaux présentement nommés ou tout autre qui leur aurait été substitué avec l'approbation du ministre, ne serait pas encore parti d'un port terminus de la ligne,.....

jours après la date de son départ régulier, indiquée au tableau, il sera déduit du montant de la subvention attribuée à tel voyage une somme égale à un dixième dudit montant et ainsi de suite en proportion pour des retards plus prolongés ou la suppression du voyage. Toutefois, le ministre pourra autoriser tout navire soit à avancer soit à retarder la date de son départ régulier, s'il le jugeait à propos. pour une raison quelconque. S'il arrivait que l'un desdits paquebots se trouvait avarié au point d'être mis en cale sèche pour y subir des réparations, son retrait du service pendant la durée nécessaire aux réparations et l'interruption du service qui pourrait en résulter, ne mettrait pas les armateurs en faute et ne les exposerait pas à subir des déductions sur le montant de la subvention qui pourrait être attribuable au voyage différé à cause de ces réparations; cependant, si le voyage était supprimé, la subvention s'y rapportant se trouverait annulée.

Approbation par le ministre du prix des passages et des taux de fret.

(Concernant uniquement les services océaniques.)

Les armateurs devront, trois semaines au moins avant le premier départ régi par ce contrat, fournir au ministre un tableau des tarifs de fret qu'ils se proposent d'appliquer, pour être soumis à son approbation; après avoir été revêtu de l'approbation ministérielle, ce tableau ne devra subir aucun changement sans le consentement du ministre. S'il le juge opportun, le ministre peut, en tout temps, fixer le maximum des taux de fret entre les différents ports, tant à l'aller qu'au retour, sur tous genres ou classes de marchandises; et les armateurs devront transporter entre les ports ci-dessus nommés tous les voyageurs qui se présenteront et tout le fret susceptible d'être obtenu, à tous les voyages de chacun des paquebots affectés à la ligne subventionnée, à des prix qui ne pourront excéder le maximum fixé par le ministre, s'il jugeait à propos de fixer un maximum. Dans aucun cas il ne devra être fait de distinction, touchant les taux ou autrement, directement ou indirectement, au détriment des négociants et exportateurs canadiens, lesquels auront toujours la préséance, pour leur fret et marchandises sur tous autres négociants et expéditeurs. Il est convenu et stipulé que les taux de fret, dans les voyages vers l'est, au départ de ou de comme il est dit plus haut, sur connaissements directs pour de tout endroit des provinces d'Ontario ou de Québec, ou de tout autre endroit du Canada plus à l'ouest, ne sera, en aucun cas, plus élevé que ceux du même point à *viâ* une route ou un port quelconque des Etats-Unis, et dans les voyages vers l'ouest les taux depuis jusqu'à tout endroit d'Ontario ou de Québec ou tout autre point du Canada plus à l'ouest, seront aussi favorables que ceux au départ du même port, *viâ* un port ou une route quelconque des Etats-Unis. Il est interdit aux paquebots affectés à ce service de transporter entre les ports de ou et déjà nommés, au cours de tout voyage régi par ce contrat, des plançons et madriers, du bois de charpente ou de construction, en quantité plus grande que cinquante pour cent de la cargaison totale de ce voyage, et telle quantité n'est autorisée qu'au cas où d'autres produits canadiens ne seraient pas offerts et ne pourraient être obtenus. Toutefois, dans le cas où aucune autre cargaison ne pourrait être procurée, et sur justification de cette impossibilité produite au ministre, les armateurs seront alors libres de compléter leur cargaison avec des plançons, des madriers, ou du bois de construction.

Publicité des tarifs.

Les prix des voyages et les tarifs de fret imposés par les armateurs sur ladite route seront, en tout temps, sujets à l'approbation du ministre, dont la décision sera finale. Ces prix et taux seront affichés et à la portée du public, tant au siège social ou bureau principal des armateurs qu'à leurs agences.

Escales à des ports étrangers.

Le paquebot affecté à l'exécution de ce contrat ne devra, au cours d'aucun de ses voyages, faire escale dans un port étranger quelconque non spécifié en la présente convention.

Transport de nitroglycérine ou de matières dangereuses.

Les armateurs ne devront pas transporter ou laisser transporter sur aucun vapeur, pendant qu'il effectuera ce service, ni nitroglycérine, ni matières, ni produits jugés dangereux par le ministre.

Subvention subordonnée au vote du Parlement canadien.

Il est expressément admis et reconnu que le paiement de la subvention stipulée en ces présentes est subordonné au vote par le Parlement canadien de crédits à cet effet, et que si ces crédits n'étaient pas votés ou étaient inférieurs à la somme promise et qu'aucun supplément de crédit ne soit affecté à cet objet, la présente convention deviendrait nulle et de nul effet, sans que la partie de première part soit passible de dommages.

Droit du ministre de mettre fin à ce contrat.

Le ministre aura le droit, en tout temps, pendant la durée de ce contrat, après avis écrit de trente jours donné aux armateurs, leurs successeurs ou ayants-droit, de mettre fin à ce contrat, et à tout ce qui en découle ou s'y rapporte, s'il acquiert la certitude qu'il y a eu inexécution ou violation, de la part desdits armateurs, de leurs successeurs ou ayants-droit, de l'une quelconque des clauses, conventions, dispositions ou stipulations qui y sont contenues; seul, le ministre aura pouvoir et autorité pour arbitrer et décider en pareille matière et sa décision sera finale et sans recours.

Transfert ou cession du contrat.

Ce contrat ne pourra être cédé ou transféré, ni totalement ni partiellement, sans que le consentement, par écrit, du ministre ait été obtenu auparavant.

Interdiction concernant les membres du Parlement canadien.

Aucun membre de la Chambre des Communes du Canada ne pourra avoir le moindre intérêt dans le présent contrat, ni participer aucunement aux bénéfices susceptibles d'en résulter.

Modifications au contrat.

Le ministre peut permettre de faire à ce contrat tous changements ou modifications qui ne seraient pas incompatibles avec les termes de l'allocation des crédits par le Parlement.

Le ministre sera juge de l'exécution du contrat.

Il appartiendra au ministre, en tout temps, d'apprécier si les conditions de ce contrat ont été ou sont entièrement et fidèlement observées et exécutées, dans leur véritable esprit et sa décision, à cet égard sera obligatoire, finale et sans recours.

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

Voyages des Commissaires du Commerce.

(Concernant uniquement les transports océaniques.)

Les Commissaires du Commerce du Canada et leurs femmes, enfants et serviteurs, ainsi que les agents commerciaux du Canada auront le droit de voyager gratuitement, repas compris, en première classe, avec gratuité pour le transport de leurs meubles et effets mobiliers, sur tout paquebot affecté par les armateurs à l'exécution de ce contrat, sur demande du ministre adressée à ces derniers, lorsque lesdits commissaires ou agents commerciaux voyagent en leur qualité officielle, ou lorsqu'ils changent de poste.

Clause intéressant le chemin de fer Intercolonial.

(Insérée dans les contrats pour les services sur l'océan Atlantique.)

Les armateurs, reconnaissant que la subvention qui leur est donnée par le gouvernement canadien ayant expressément pour but d'encourager le développement du trafic canadien et le transport des produits canadiens par les voies de communication nationales, acceptent cette aide à ces conditions et promettent que tout le fret consigné ou transporté par lesdits paquebots, d'un port de la Grande-Bretagne et pour la période pendant laquelle ces navires adoptent comme port terminus Halifax ou Saint-Jean, lorsqu'il n'en aura pas été autrement disposé par les expéditeurs ou les consignataires, sera remis au chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, pour être expédié à son ultime destination au Canada, pourvu que les tarifs de l'Intercolonial ne soient pas plus élevés que ceux d'aucune autre compagnie de chemin de fer, entre lesdits ports et la destination définitive au Canada.

(*a*) Les armateurs devront transborder à l'Intercolonial, à Halifax, les voyageurs se dirigeant vers un point quelconque des Provinces maritimes ou de la province de Québec, pourvu que l'itinéraire desdits voyageurs soit à la discrétion des armateurs et qu'ils ne soient pas obligés de prendre une autre route. En outre, les armateurs, par l'intermédiaire de leurs agents au Canada devront s'efforcer de faire passer par la voie de l'Intercolonial, à Montréal, tout le fret d'exportation qu'ils pourront obtenir à destination d'un port du Royaume-Uni que la ligne subventionnée peut toucher.

Arrêt aux quais du gouvernement.

(Concernant exclusivement les services locaux.)

En considération de la subvention stipulée aux présentes, les entrepreneurs s'engagent à faire arrêter leurs bateaux à tous les quais du gouvernement, lorsque l'accès en est praticable.

Manutention des produits périssables.

(Insérée dans les contrats pour les services sur l'océan Atlantique.)

La manutention, le chargement, l'arrimage et le déchargement de tous fruits ou produits périssables transportés par lesdits navires seront surveillés et contrôlés par tout inspecteur de cargaison, ou autre fonctionnaire nommé à cet effet, si le ministre de l'Agriculture du Canada le juge à propos.

INDEX DES LIGNES SUBVENTIONNÉES.

	PAGE.
Annapolis et Londres et Hull, Ang., ou les deux	5
Baddeck et Iona	55
Canada et Australie ou Nouvelle-Zélande (service du Pacifique)	37
Ports canadiens de l'Atlantique et Australie et Nouvelle-Zélande	6
Canada et Cuba	12
Canada, Chine et Japon	40, 119
Canada et France	119
Canada et Grande-Bretagne (service postal)	8
Canada et Terre-Neuve	13
Canada et Sud-Africain	19
Canada, Antilles et Amérique méridionale	15
Charlottetown, Victoria et Holliday's-Wharf	56
Froude's-Point et Lockeport, N.-E.	57
Gaspé Bassin et Dalhousie ou Campbellton	58
Grand-Manan et le continent	60
Halifax, Canso et Guysborough	61
Halifax et ports de la rivière La-Have	65
Halifax et Terre-Neuve *viâ* les ports du Cap-Breton	63
Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool	21
Halifax et Sherbrooke	71
Halifax et Spry-Bay	66
Halifax, sud du Cap-Breton et les ports du lac du Bras-d'Or	68
Halifax et la côte ouest du Cap-Breton	70
Halifax et Fort-Frances	72
Madeleine, îles de la, et continent	73
Montréal, Québec et Manchester	24
Mulgrave et Canso	75
Mulgrave et Guysborough	76
Newcastle, Neguac et Escuminac: rivière Miramichi et baie de Miramichi	78
Pelee-Island et le continent	79
Petit-de-Gras et le terminus de l'I.C.R. à Mulgrave	82
Petitcodiac, rivière, Moncton et les ports du comté de Cumberland, N.-E.	83
Pictou, Montague, Murray-Harbour et Georgetown	84
Pictou, Mulgrave et Chêticamp	87
Pictou, New-Glasgow et ports du comté d'Antigonish	86
Port-Mulgrave, St-Peter's, Irish-Cove et Marble-Mountain	89
Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte	42
Prince-Edouard, île du, Cap-Breton et Terre-Neuve	90
Québec et Harrington	92
Québec et Gaspé Bassin	94
Québec et la rive nord de l'île d'Orléans	96
Rivière-du-Loup, Tadousac et autres ports de la rive nord	97
Rivière-du-Loup, Tadousac et autres ports du Saint-Laurent (service d'hiver)	99
Ste-Catherine, Baie, et Tadousac	100
Saint-Jean et Bridgetown	104
Saint-Jean et Digby	105
Saint-Jean, Digby, Annapolis et Granville	107
Saint-Jean, Dublin et Belfast	26
Saint-Jean et Glasgow	28
Saint-Jean, Halifax et Londres (service d'hiver, Can. Pac. Ry. Co.)	30
Saint-Jean, Halifax et Londres (Furness, Withy & Co.)	32
Saint-Jean, Halifax et Manchester	24
Saint-Jean et Baie de Fundy et ports du Bassin Minas	108
Saint-Jean et ports du Bassin de Cumberland	101
Saint-Jean et St-Andrews	103
Saint-Jean, Westport et Yarmouth, et autres ports intermédiaires (Insular SS. Co.)	110
Saint-Jean, Westport et Yarmouth et autres ports intermédiaires (H. Cann & Son, Ltd.)	111
St-Stephen, N.B., points de la rivière Sainte-Croix, Deer-Island, Campobello, etc	112
Sydney et baie Saint-Laurent	114
Sydney et côte est du Cap-Breton	117
Sydney et Whycocomagh	116
Vancouver et ports du nord de la Colombie-Britannique	49
Victoria et San-Francisco	44
Victoria, Vancouver et Skagway	45
Victoria et la côte ouest de l'île de Vancouver	47
Inspection des services de navigation subventionnés	119

INDEX DES PERSONNES OU DES COMPAGNIES SUBVENTIONNÉES.

	PAGE.
Allan, H. & A. (service de France)	119
Baddeck S. Co., Ltd	55
Bay of Fundy and Minas Basin SS. Co.	108
Bras d'Or Steamship Co	116
Bridgetown Steamship Co	104
Canada Steamship Lines, Ltd	92
Canadian Pacific Railway (Canada, Chine et Japon)	40, 119
" " " (Saint-Jean et Digby)	105
" " Ocean Services, Ltd. (service postal britannique)	8
" " Railway (Saint-Jean, Halifax et London)	30
" " " (Victoria, Vancouver et Skagway)	45
" " " (Victoria et la côte ouest de l'île de Vancouver)	47
Cann & Son, Hugh (Mulgrave et Canso)	75
" " " (Mulgrave et Guysborough)	76
" " " (Saint-Jean et Westport)	111
Deer Island and Campobello SS. Co	112
Dominion Atlantic Railway Co	105
Donaldson Line	28
Elder-Dempster & Co. (service de Cuba)	12
" " (service du Sud-Africain)	19
Evans, Henry M	58
Farquhar & Co., J. A. (Halifax et Terre-Neuve *viâ* Cap-Breton)	63
" " " (Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve)	90
Furness, Withy Co. (service de Liverpool)	21
" " (service de Londres)	32
" " (service de Manchester)	24
Gaspé and Baie des Chaleurs SS. Co	94
Grand Manan Steamboat Co	60
Halifax and Canso SS. Co	61
Halifax and Glace Bay SS. Co	68
Halifax and Inverness SS. Co	70
Halifax and LaHave Steam Packet Co	65
Halifax and Sheet Harbour SS. Co	66
Harbinger SS. Co	101
Island Tug Co	56
Insular SS. Co	110
Leslie, William G	82
Lockeport, N.-E., ville de	57
McDonald, Alex. J	86
Magdalen Islands SS. Co	73
Manchester Liners, Ltd. (Canada et Manchester)	24
Maritime SS. Co	103
McDougal, Roderick	87
Merchants' Transportation Co	117
Miramichi Steam Navigation Co., Ltd	78
Murdoch, W. J	71
New Zealand Shipping Co	6
North Shore SS. Co	114
Pacific Coast SS. Co	44
Québec and Lévis Ferry Co	96, 97, 99
Rainy River Navigation Co	72
Reid-Newfoundland Co., Ltd	13
Richmond Steamship Co	89
Royal Mail Steam Packet Co	15
Shepody Navigation Co., Ltd	83
Three Rivers Steamship Co	84
Tremblay, Joseph Alexis	100
Ulster Steamship Co., Ltd	26
Union SS. Co. of British Columbia	42, 49
Union SS. Co. of New Zealand	37
United Fruit Companies of Nova Scotia, Ltd	5
Valley SS. Co., Ltd	107
Windsor and Pelee Island Steamship Co., Ltd	79

INDEX DES NOMS DES NAVIRES EMPLOYÉS.

	PAGE.
Agwinde	73
Alexandra	79
Alvin, S.	86
Amelia	74
Araluen	7
Aspy	115
Athenia	29
Bendu	20
Bengore Head	27
Benguela	20
Blue Hill	55
Booral	7
Bornu	13
Bray Head	27
Brunswick	109
Camosun	43, 50
Caraquet	17
Cascapedia	93
Chaleur	17
Chaudière	17
Chelohsin	50
Chignecto	17
Connors Bros	103
Coquitlam	50
Corinthian	121
Corsian	10
Cowichan	50
Cranley	29
D. D. Mann	58
Dongarra	7
Durango	22
Dufferin	72
Elaine	59
Empress of Asia	41
Empress of Japan	41
Empress of Russia	41
Enterprise	85
Gaspésien	95
Governor	44
Graciana	22
Grampian	10
Grand Manan	61
Granville	107
Ha! Ha!	101
Harbinger	102
Harland	57
Inishowen Head	27
Ionian	121
John L. Cann	112
Kaduna	20
Kaikoura	7
Kanawha	33
Karamea	7
Kastalia	29
Keenora	73
Kinburn	88
Kwarra	20
Kyle	14
LaHave	66
Lake Erie	121
Lake Michigan	31
Lakonia	29
Laurentian	93
Magdalen	82

INDEX DES NOMS DES NAVIRES EMPLOYÉS—*Suite.*

PAGE.

Makura.. 38
Malcolm Cann.. 77
Manchester Citizen.. 25
" Corporation.. 25
" Exchange.. 25
" Importer.. 25
" Inventor.. 25
" Mariner.. 25
" Merchant.. 25
" Shipper.. 25
Margaret.. 67
Margaretville.. 109
Marion.. 116
Meigle.. 14
Melville.. 20
Messina.. 33
Metagama.. 10
Missanable.. 10
Monteagle.. 41
Montezuma.. 31
Montford.. 31
Montreal.. 31
Mount Royal.. 31
Mount Temple.. 31
Newquay.. 20
Niagara.. 38
North.. 97
Ormidale.. 29
Orthia.. 29
Pakeha.. 7
Parattah.. 7
Parthenia.. 29
Pelee.. 80
Percesien.. 95
Pilot.. 98, 100
Polaria.. 29
Pomeranian.. 121
President.. 44
Pretorian.. 10
Prince Albert.. 43
Prince John.. 43, 50
Princess Alice.. 46
Princesse Charlotte.. 46
Princess May.. 46
Princess Sophia.. 46
Queen.. 98, 100
Ramore Head.. 27
Rappahannock.. 33
Richmond.. 89
Robert G. Cann.. 76
Ruby L.. 109
Sable Island.. 91
Sachem.. 33
Sagona.. 14
Sardinian.. 121
Scandinavian.. 10
Scotia.. 62
Scotian.. 10, 121
Scotsburn.. 69
Seal.. 64
Shenandoah.. 33
Sicilian.. 121
Sokoto.. 13
Strathlorne.. 70
Tabasco.. 22
Tees.. 48
Torr Head.. 27
Valinda.. 105

DOC. PARLEMENTAIRE No 10e

INDEX DES NOMS DES NAVIRES EMPLOYÉS—*Fin*

	PAGE.
Venture	43, 50
Viking	113
Whakatane	7
Waimate	7
Westport III	111
Weymouth	118
Whakatane	7
Wilfrid C	84
Yarmouth	106

Le document parlementaire N° 10f publié dans l'édition anglaise de ce volume est retranché de l'édition française aux termes d'une recommandation de l' " Editorial Committee " constitué par arrêté en conseil en date du 4 octobre 1917, approuvée par le Conseil privé.

10f.